



RUNDSCHAU

3 | 2015

Jubiläumsausgabe

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association

70
Let's Celebrate

Happy Birthday, AEROPERS!

Inhalt



20



23



24



25

3 The President's Voice

Viele Aufgaben der damaligen Funker, Navigatoren und Flight Engineers führen heute Computer aus. Die Verantwortung unserer früheren Cockpit-Kollegen tragen nun aber die Piloten, meint Rolf Odermatt in seinem letzten President's Voice. Es wird weiterhin mindestens zwei Piloten pro Flugzeug benötigen und damit auch Verbände wie die AEROPERS, die sich für deren seriöse Ausbildung und gesunde Arbeitsbedingungen einsetzen.

4 Editorial/Impressum

5 Grusswort der Swiss

Von CEO Harry Hohmeister

6 Grusswort der IFALPA

Von IFALPA-Präsident Martin Chalk

7 Grusswort der ECA

Von ECA-Präsident Dirk Polloczek

8 «Wie früher...» – ein Blick ins Archiv

An runden Geburtstagen geht der Blick häufig wehmütig zurück in die «gute alte Zeit». Damals war vieles besser, und wir beklagen uns heute über Dinge, die es damals scheinbar nicht gab. Marcel Bazlen verbrachte viele Stunden im Archiv der AEROPERS-«Rundschau» und brachte witzige Geschichten und erstaunlich Bekanntes zum Vorschein.

15 Gedanken

Nach 70 Jahren Verbandsgeschichte ist die AEROPERS noch immer notwendig für das Korps. Janos Fazekas macht sich Gedanken zu ihrer Zukunft.

16 AEROPERS, quo vadis? – Ein Blick in die Zukunft

Die AEROPERS feiert ihren 70. Geburtstag! Doch wie wird sie sich weiterentwickeln? Ein fiktives Gespräch unter Piloten mit zwei unterschiedlichen Ansichten, stellt mögliche Zukunftsszenarien vor.

19 Gründungsjahre anderer Pilotenverbände

Die AEROPERS feiert ihren 70. Geburtstag. Damit gehört sie zu den reiferen Pilotenverbänden im weltweiten Vergleich. Doch es gibt noch ältere. Eine Übersicht über die Gründungsjahre verschiedener Pilotenverbände.

28 Von der Line Intro in den Ruhestand

Eine Karriere, die die Hälfte der Verbandsgeschichte umfasst, und eine, die gerade beginnt. Ein Interview mit zwei AEROPERS-Mitgliedern, die an entgegengesetzten Enden ihrer Laufbahn stehen und auf nahezu gleiche Fragen für uns geantwortet haben.

34 Die AEROPERS-Präsidenten

23 gewählte Präsidenten haben die AEROPERS in ihrer 70-jährigen Geschichte geleitet. Die Bilder der Präsidenten kann man in der Timeline am unteren Heftrand auf den erwähnten Seiten finden.

36 Zeitreise

Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts. Aus aktuellem Anlass nur aus dem Gründungsjahr der AEROPERS.

38 Termine & Mitteilungen

39 Civilized Thinking

70 Jahre, 23 Präsidenten und ein paar Verse.

Jubiläumsfest «sunset meets sunrise»

20 Anreise zum Schützenhaus Albisgütli

21 Dresscode «Cocktail»

22 Programm & Kulinarisches

23 Rob Spence

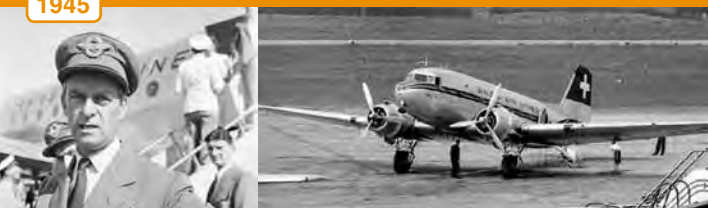
24 SWISS Pilot Combo

25 Torsten Sträter

26 DJs «Juste & Wallace»

27 Tombola

1945



1946



The President's Voice



Der Pilotenverband AEROPERS feiert sein 70-jähriges Bestehen. Dies ist ein guter Anlass, einmal von der Vergangenheit bis in die Zukunft zu reflektieren. So sind die heutigen Flugzeuge, verglichen mit früher, zwar deutlich grösser. An der äusseren Form hat sich dagegen nicht viel geändert. Rumpf, Flügel und Leitwerk sind geblieben.

Ganz anders im Inneren des Flugzeugs: Im Cockpit sind die Arbeitsplätze des Funkers, Navigators und Flugtechnikers gänzlich verschwunden. Deren Aufgaben erledigen ein paar Computer, und deren Verantwortung tragen nun auch die Piloten. Augenfällig ist auch die Entwicklung bei den Instrumenten im Cockpit: Die unzähligen, meist runden Anzeigen mit ihren unüberschaubaren Marken und Zeigern sind grossflächigen Flachbildschirmen gewichen, Hebel und Schalter haben beleuchteten Druckknöpfen Platz gemacht, und einer konsequenten Logik folgend, sind teilweise auch die sperrigen Steuersäulen zwischen den Beinen der Piloten durch handliche Joysticks auf der Seite ersetzt worden.

Auch bei den Piloten ist auf den ersten Blick vieles beim Alten geblieben. Früher wie heute tragen sie in dunklem Ton gehaltene Uniformen mit goldenen Tressen und Verzierungen, dazu weisse Hemden mit goldgestreiften Patten. Nur der Hut, der früher sogar mit Stolz während des Fluges getragen wurde, ist heute vielerorts verschwunden. Bei genauerer Betrachtung fallen dann doch noch wesentliche Unterschiede auf. Bezahlt früher die grossen Fluggesellschaften die Ausbildung der Piloten, drücken die meisten Piloten von heute zu Beginn ihrer Karriere Ausbildungsschulden in der Höhe von mehreren zehntausend Franken. Dabei sind auch die Löhne heute tiefer, unter Berücksichtigung der Kaufkraft sogar deutlich. Arbeits- und Freizeit richten sich je länger, desto mehr nach dem gesetzlich überhaupt noch Zulässigen, die wohlverdienten Ferien mit der Familie sind alles andere als garantiert. Auch am Arbeitsplatz selber ist es nicht einfacher geworden. Die Aufgaben von damals fünf Mitgliedern der Cockpitbesatzung werden jetzt von nur noch zwei Piloten erledigt. Dabei hat sich die Zahl der Passagiere pro Flugzeug vervielfacht, und die Flugzeiten werden bis ans gerade noch erträgliche Limit gesteigert. Mit dem Einzug der Computer und der damit verbundenen Automation haben sich auch die Schwerpunkte in der Operation für die Piloten weg vom manuellen Fliegen zum Programmieren und Überwachen der Systeme verschoben.

Die Entwicklung der Technologie hat sich unmittelbar auf die Arbeit im Cockpit ausgewirkt. Parallel dazu ist der Kostendruck auf die Flugoperation nach dem Ende der staatlichen Fluggesellschaften und dem Trend hin zum uneingeschränkten Marktzugang enorm gestiegen. War zu Beginn der Linienfliegerei die Flugsicher-

heit der treibende Faktor, stehen je länger, desto mehr die Kosten im Vordergrund. Früher war es die Haltung, dass Sicherheit so weit wie nur möglich zu gewährleisten ist, heute wird sie «gemanaged». Technologie und Kosten werden den Arbeitsplatz im Cockpit auch künftig massgeblich beeinflussen. Dies dürfen aber nicht die ausschlagenden Grössen in der Entwicklung sein. Wohin kritikloser Glauben an Technologie und selbstverantwortliches Managen der Sicherheit führen kann, hat die Menschheit mit der Atomkraft bereits erlebt. Auch Captain Sully Sullenberger proklamiert unmissverständlich: «Technology cannot replace pilots». Kein Autopilot wäre fähig gewesen, nach dem Ausfall beider Triebwerke seines Airbus die von ihm erfolgreich im Hudson durchgeführte Wasserung durchzuführen. Soll der Flugsicherheit Priorität beigemessen werden, muss sich die künftige Technologie den Bedürfnissen der Piloten anpassen und nicht umgekehrt. Dazu braucht es die von Sullenberger geforderte fundierte Grundausbildung und seriöses Training für Piloten.

1948, also vor fast siebzig Jahren, war die AEROPERS Gründungsmitglied der IFALPA, des weltweiten Verbands der Linienpiloten. Von Beginn weg hat sich die IFALPA für die Flugsicherheit eingesetzt. Praktisch jede Regulierung der ICAO wurde und wird zu einem gewissen Grad durch IFALPA-Pilotenvertreter beeinflusst. Es ist seit damals noch wichtiger geworden, dass sich die Piloten auf nationaler, europäischer und weltweiter Ebene für die Sicherheit der Fliegerei einsetzen. Die gewinnorientierten Geldgeber hinter der Flugindustrie sind zu einem gewichtigen Gegenspieler geworden. Wir wollen gesund überleben, dagegen ist das Kapital an kurzfristigem Gewinn interessiert. Wie anders ist es denn zu erklären, dass die Industrie das Problem der kontaminierten Kabinenluft mit den vielen Vorfällen, Kranken und Toten leugnet und stillschweigt? Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Pilot mit dem Verkehrsflugzeug Suizid betreibt, ist statistisch gesehen verschwindend klein. In der Fliegerei gibt es technische Systeme, die mit einer weit grösseren Wahrscheinlichkeit versagen. Piloten wollen dasselbe wie die Passagiere: Einen sicheren Flug. So werden wir uns in der AEROPERS auch in den nächsten vielleicht 70 Jahren für eine fundierte und seriöse Ausbildung und gesunde Arbeitsbedingungen einsetzen, im Interesse und zum Wohle von uns und unseren Passagieren.

Rolf Odermatt
Präsident

1947



Editorial



70 Jahre AEROPERS heisst auch über 60 Jahre «Rundschau». Ein Blick ins Archiv bringt dabei zutage, dass die Probleme, die uns heute beschäftigen, auch damals schon präsent waren. Angesichts der heutigen Revisionsflut oder der unsicheren Karriereplanung denkt man bei diesen Texten unweigerlich: «Wie früher!» So betitelt Marcel Bazlen auch seinen Beitrag.

Schon damals legten sich die damaligen Redaktionskollegen und sonstigen «Schreiberlinge» mit viel Elan ins Zeug. Ich möchte sie an dieser Stelle ganz herzlich grüssen und ihnen dafür danken! Freiwilliges Engagement in diesem Umfang ist nicht selbstverständlich. Jeder Text kann auch polarisieren. Die Autoren sind im Rampenlicht und exponieren sich.

Unter diesen Umständen freut es mich natürlich ausserordentlich, dass wir wieder junge Kollegen in der Redaktion begrüssen konnten. Unser Heft wäre im jetzigen thematischen Umfang ohne die tatkräftige und unermüdete Mithilfe weiterer Textlieferanten nicht möglich. Sie kommen in meinen Editorials leider immer zu kurz. Darum, liebe Gaby, lieber Peter, Zbigi, Christoph, Dominique, Viktor und Henry: Euch allen auch ein ganz herzliches «Danggschön!» für Eure wertvolle und sehr geschätzte Mitarbeit. Christoph Jordan nimmt uns zu seiner letzten «Zeitreise» mit. Zehn Jahre seien genug, hat er gemeint. Das kann ich verstehen und bedanke mich dafür, dass er mir immer wieder vor Augen geführt hat, wie schnell die Jahre verstreichen.

Die besten Beiträge wären nichts, wenn nicht auch die Form und die Darstellung im Heft zum Lesen einladen würden. André ist bei dieser Arbeit nicht zu beneiden. Letzte Änderungen oder Anpassungen

machen sein gestalterisches und kombinatorisches Layout-Kunstwerk oft wieder zunichte. Schon nur die Timeline an der Unterkante in diesem Heft kostete ihn viele Stunden. Ist es schliesslich gelungen, die Seiten ausgewogen zu füllen, macht sich unser Lektor ans Werk und verpasst dem Heft den letzten Schliff. Mit seiner langjährigen Erfahrung und Akribie, seinen humorvollen Randbemerkungen und aviatischem Sachverstand verblüfft er uns immer wieder. Herzlichen Dank!

Zuletzt bedanke ich mich bei den Fachkräften, die im Verlag und an den Druckmaschinen Hand anlegen. Erst hier wird aus Bits und Bytes etwas Konkretes – ein Heft, das als Begleiter im Crewbag oder zu Hause für ein paar Monate als Lektüre dient.

Rückblick heisst auch Ausblick. Janos Fazekas hat zwei Kollegen zur AEROPERS befragt – der eine kurz vor der Pensionierung, der andere kurz vor dem Abschluss seiner Ausbildung zum Airbus-Piloten. Neben Fragen zur aktuellen Situation interessieren natürlich auch die Erwartungen an die Zukunft. Denn es ist schon wichtig, sich darüber Gedanken zu machen, wohin die Reise gehen soll.

Wie entwickelt sich die AEROPERS in den nächsten 70 Jahren? Was machen die Mitglieder mit ihrem Verband? Können sie sich einigen, geschlossen einer Meinung sein? Dem Management gegenüber konsensorientiert oder streitlustig auftreten? Dominik Haug skizziert ein Streitgespräch zweier Piloten mit unterschiedlichem Hintergrund und Wertvorstellungen.

Auf die nächsten 70 Jahre!

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 A330/340
Jürg Ledermann, Redaktor, Captain A330/340
Janos Fazekas, Redaktor, F/O A330/340
Dominik Haug, Redaktor, F/O A320
Marcel Bazlen, Redaktor, F/O A330
Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS
Gaby Plüss («Go-ahead»), Flugverkehrsleiterin Zürich TWR und APPR

Ständige Mitarbeiter

Peter Küng («Civilized thinking»), Captain A330/340
Zbigniew Bankowski («On The Air ...»), Captain A330
Christoph Jordan («Zeitreise»), Captain B-777
Dominique Wirz («Shooter's Corner»), Captain A320
Viktor Sturzenegger («Gelesen»), pens. Captain A330/340
Henry Lüscher («Gelesen»), pens. Captain A330

Layout

André Ruth

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

3150 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.

Redaktionsschluss «Rundschau» 4/2015: 18. November 2015

1948



Grusswort SWISS-CEO Harry Hohmeister



Herzliche Gratulation zum Verbandsjubiläum, liebe AEROPERS-Mitglieder, liebe SWISS-Pilotinnen und -Piloten!

70 Jahre Erfahrung, Engagement und Professionalität, die wir äusserst schätzen – tagtäglich!

Andere Berufsgruppen und Firmen – in und ausserhalb der Airline-Industrie – wären stolz auf einen Berufsverband mit so viel Tradition und Substanz. Und was für den Verband gilt, darf ich gerne auch an Sie, liebe Pilotinnen und Piloten, adressieren. Ich bin bei jedem Cockpit-Besuch und bei jeder Diskussion am Captains-Day immer wieder aufs Neue von der Professionalität und der enormen Leistungsbereitschaft in unserem Pilotenkorps beeindruckt. Daher auch einen ganz besonderen Dank an Sie alle für Ihren tagtäglichen Einsatz an der Front im Dienste unserer Kunden. Sie sind es, die Kernelemente unseres Produktes wie Flugsicherheit, Qualität und umsichtiges «Irregularity Handling» immer wieder gewährleisten.

Die AEROPERS steht für mich in unserer rasant wandelnden Branche für Konstanz. 70 Jahre Bestehen unterstreichen dies eindrucksvoll. Trotzdem, die AEROPERS verschliesst sich den Zeichen der Zeit nicht und hat im letzten Jahrzehnt immer wieder Offenheit für Neuerungen gezeigt und diese mit uns zusammen eingeleitet.



Denn dem steten Wandel der Luftfahrtindustrie dürfen wir uns mit wichtigen Massnahmen und Neuerungen nicht verschliessen – wir wollen ihn auch weiterhin gut im Griff haben. Mich freut es daher sehr, dass wir in diesem Frühjahr gemeinsam einen neuen Vertrag abschliessen konnten und mit diesem die Arbeitsplatzsicherheit am Standort Schweiz weiter gestärkt haben. Wir können uns prioritär nun wieder auf die äusseren Einflussfaktoren konzentrieren. Dies ist auch zwingend nötig, da die Markteingriffe von aussen inzwischen in einer Geschwindigkeit und Ausprägung an uns herantreten, die vor einigen Jahren noch unvorstellbar waren. Darauf müssen, werden und wollen wir gemeinsam reagieren. Partnerschaftlich!

Und uns allen ist bewusst: An Partnerschaften muss man ständig arbeiten. Was in der Geschäftswelt oder im Privatleben gilt, gilt mindestens genauso stark in der Sozialpartnerschaft. Wer mich kennt, weiss, wie wichtig mir sozialpartnerschaftliche Lösungen für unser aller Unternehmen sind. Ich lade Sie daher alle ein, die Sozialpartnerschaft zusammen mit uns weiter zu stärken und, wo nötig, neu zu definieren.

Das Jahr 2015 darf man wohl als eines der wichtigsten und ereignisreichsten Jahre in der Vereinsgeschichte der AEROPERS nennen: 70-jähriges Jubiläum, ein neuer GAV, das neu umgebaute AEROPERS-Haus am «Ewigen Wegli» und die Neuwahl eines AEROPERS-Vertreters in den Vorstand des Europäischen Cockpitverbandes. Zu all diesen Ereignissen und Errungenschaften gratuliere ich Ihnen im Namen der SWISS-Geschäftsleitung ganz herzlich. Und 2016 geht es gleich weiter. Mit der Einflottung der CSeries und der B777 – notabene in der Zusammenarbeit mit zwei Verbänden – stehen sowohl operationell wie kommerziell zwei grosse Ereignisse vor der Tür, auf die wir stolz sein und uns gemeinsam sehr freuen können.

Nun hoffe ich auf ein rauschendes Fest am 29. August. Der abtretenden Führung um Herrn Odermatt gilt mein Dank für die Stabilisierung und Zukunftsgestaltung unserer Vertragsbeziehung mit dem GAV2015. Der neuen Führung wünsche ich viel Erfolg und eine weiterhin partnerschaftliche sowie konstruktive Zusammenarbeit. An Themen und Projekten wird es uns auch zukünftig sicher nicht mangeln. Ich bin aber davon überzeugt: wir werden auch diese alle gemeinsam bewältigen.

In diesem Sinne wünsche ich dem Verband AEROPERS und all seinen Mitgliedern auch für die nächsten 70 Jahre alles Gute und «many happy landings»!

*Ihr Harry Hohmeister
CEO Swiss International Air Lines*

1949



1950



Grusswort IFALPA-Präsident Martin Chalk



Dear Colleagues from AEROPERS/SwissALPA,

Congratulations and a very Happy Birthday for your 70th year celebrations!

As our industry becomes more coherent in its structure, with unprecedented international consolidation and yet more diverse in its behaviour; there has never been a more important time for us to be organised. At company level, with ever increasing competitive pressures; at National level, where Governments have adopted an ideologically liberal attitude; at Regional level, where liberalisation has been completed without always considering all the consequences and at Global level, where great improvements in safety worldwide are under threat of being undermined by flags of convenience; the need for a common sense, informed and unified professional pilot voice has never been greater!

As the new President of IFALPA, I am delighted to work closely with many of your experts and ensure a unified, expert pilot voice is both heard and heeded in the halls of power at ICAO, in Montreal. As a long-time supporter of all your efforts to ensure the very best representation for Swiss based pilots, I am honoured to be invited to your 70th celebrations; and as a professional pilot, I am grateful to your contribution to aviation safety, both at home and abroad.

I wish you a happy celebration and success in many more years providing the best possible representation for our profession in Switzerland.



Captain Martin Chalk

President of the International Federation of Airline Pilots' Associations.

Anzeige



**BLICKPUNKT
LEBENSRAUM**

BLICKPUNKT TÖPFEREI EMBRACH

Innovativ, nachhaltig, energieeffizient: 3½- bis 5½-Zimmer-Wohnungen im Zeichen der «2000-Watt-Gesellschaft». Ab CHF 539'000.-, jetzt bezugsbereit. Antonello Nigro | T 043 444 26 61

www.blickpunkt-toepferei.ch

1951



1952



Grusswort

ECA-Präsident Dirk Polloczek



Liebe Kolleginnen und Kollegen

Als ich diese Zahl gehört habe, musste ich erst einmal nachdenken: 70 Jahre – gab es damals denn schon professionelle Piloten, Airlines und kommerzielle Flugzeuge? Natürlich musste ich auch schnell nachrechnen, in welchem Jahr dieser Verband denn gegründet wurde. Aber dann wurde mir schnell klar, dass man diese Zahl nicht mit normalen Massstäben messen kann. Immerhin lag die kommerzielle Fliegerei in dieser Zeit in Teilen Europas in Trümmern.

Wenn ein Verband ein solch stolzes Alter erreicht, dann hat man wohl über all die Jahre einiges richtig gemacht. Wenn man es immer wieder schafft, dass junge Menschen, die sich für unseren wunderbaren Beruf entschieden haben, dem Verband das Vertrauen schenken und ihre Zukunft in seine Hände legen, dann muss es dafür gute Gründe geben. Es gibt in unserem, immer schwieriger werdenden Umfeld genug Möglichkeiten, Fehler zu machen und die Mitglieder gegen sich aufzubringen. Kompromisse zu finden war in den letzten Jahren schon nicht einfach und wird es auch in Zukunft nicht sein.

Das, was unsere Berufsgruppe über all die Jahre geeint und gestärkt hat, war unser Zusammenhalt, unsere Einheit, auch über Unternehmensgrenzen hinweg. Nur wenige Verbände haben es immer wieder geschafft, alle Interessen und alle Strömungen zu vereinen und dabei konsequent eine Richtung zu behalten, auch in den leider sehr dramatischen Zeiten, die es in einigen Unternehmen gab. Die AEROPERS ist einer dieser Verbände!

Die Fähigkeit, Grenzen gedanklich und auch mit Taten zu überqueren, beweist Ihr Verband nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch mit grosser Beachtung auf europäischer Ebene. Die AEROPERS genießt unter den Mitgliedern der European Cockpit Association enormen Respekt. Nicht zuletzt deshalb haben wir nun seit einiger Zeit zum ersten Mal ein Mitglied aus Ihren Reihen in unserem Vorstand, und darauf sind wir sehr stolz.

Ich gratuliere Ihnen und Ihrem Verband zu diesem Geburtstag und wünsche Ihnen und mir, dass noch viele weitere Generationen von Piloten an unsere Ideen und Grundsätze glauben. Denn ohne die Generationen von morgen wird es auch keine Zukunft für unseren Beruf geben!

*Freundliche Grüsse aus Brüssel, Dirk Polloczek,
President of European Cockpit Association (ECA)*

Anzeige

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Das Team der Wings-Lounge gratuliert der AEROPERS zum 70-jährigen Bestehen und wünscht ihr alles Gute für die Zukunft!

LET YOUR SOUL FLY
WWW.WINGS-LOUNGE.CH

1953



1954



«Wie früher...» – ein Blick ins Archiv

An runden Geburtstagen geht der Blick häufig wehmütig zurück in die «gute alte Zeit». Damals war vieles besser, und wir beklagen uns heute über Dinge, die es damals scheinbar nicht gab. Marcel Bazlen verbrachte viele Stunden im Archiv der AEROPERS-«Rundschau» und brachte witzige Geschichten und erstaunlich Bekanntes zum Vorschein.

Text: Marcel Bazlen

Revisionieren

Revisionen – ein Thema, das aktueller gar nicht sein könnte. Wir alle erinnern uns gut, wenn auch nicht gerne, an letzten Herbst, als man das Gefühl hatte, Teil eines historischen Ereignisses zu sein – der Neuerfindung der Fliegerei. Neue Flight Procedures, ein komplett neues OM A sowie eine totale Revidierung des Low Visibility Guides und der Winter Operation verschafften uns das Glück, unser Sozialleben für einige Tage auf Eis zu legen und eine eheähnliche Verbindung mit der Personal Hardware for Pilots (PHW4P) einzugehen. Sobald man es geschafft hatte, sich im Selbststudium alle Neuerungen einzuverleiben, musste man nur noch die Revision zur Revision, das Topic zur Revision und das Bulletin zum Topic zur Revision zur Revision durcharbeiten, und schon war man auf dem neuesten Stand der Dinge. Besonders gut haben es an solchen Tagen die Piloten, die Hobby und Beruf in Einklang bringen können – wie es Captain Revi Intentionally-Blank 1978 in der Hobby-Ecke einer «Rundschau» beschrieb.

Welch ein glückhafter Zufall, meine Freizeitbeschäftigung steht in direktem Zusammenhang mit meinem Beruf: Als ein mit Freitagen reichlich verwöhnter Swissair-Pilot habe ich genügend Gelegenheit, mich voll und ganz meinem innigst geliebten Hobby hinzugeben – dem Revisionieren! Das Revisionieren entspricht einer «prüfenden Wiederdurchsicht», die je nach zu behandelndem Objekt eine Korrektur, eine Ansichtsänderung oder eben eine Revision nach sich zieht.

...

Mit steter Regelmässigkeit und mindestens jede Woche einmal finde ich sie im Postfach: wunderschön gefaltete dickliche Bündel Papier. Ehrlich gesagt, persönliche Briefe sind mir weniger willkommen, denn es fehlt mir die Zeit, sie zu beantworten. Anders steht's mit meinen Revisionen. Behutsam nehme ich sie jeweils aus dem Fach und verstaue sie in der schützenden Seitentasche meines Crewbags, wo die wertvollen Blätter nicht etwa (und das darf ich mit gutem Gewissen sagen!) während Wochen ein zärtlich unberührtes Dornröschendasein verbringen, sondern lediglich die gefahrenvolle Autostrecke vom Parkhaus zu mir nach Hause möglichst schadlos überstehen sollen.

Die Mitglieder meiner Familie müssen es mir ansehen, wenn ich wieder «Stoff» bei mir habe; die Begrüssung ist jeweils kurz und der Weg in mein Arbeitszimmer frei; wer hätte denn schon ernsthaft Interesse, meine auffallend gute Laune mit Fragen oder sonstigen Problemen zu trüben. Nach kurzen Vorbereitungen bin ich so weit, das Zeremoniell kann beginnen. Vor mir die zu revidierenden Bücher, darüber der «Revision-Guide», rechts davon die neuen und links die wegzuwerfenden Blätter; alles fein säuberlich geordnet. Ordnung muss sein, nicht nur bei den Briefmarkenfreunden.

Da kann ich nun stundenlang verweilen, um herauszufinden, welche Änderungen denn überhaupt zu den Revisionen geführt haben. Ab und zu sind sie mit dem Buchstaben «N» bezeichnet, manchmal werden sie auch unter «Remarks» erwähnt, wobei einem dann aber die Freude am Herausfinden kniffliger Änderungsraritäten frühzeitig genommen wird. Da sind mir Begriffe wie «Editorial», «Brought up to date» und «Front side not revised» schon lieber; sie lassen die Situation völlig offen und ermöglichen meinem detektivischen Spürsinn einmalige Entfaltungsmöglichkeiten. Welch unbeschreibliche Höhepunkte erlebe ich doch, wenn ich nach anstrengender Suche endlich herausbekomme, dass aus dem «PiC» ein «Captain» geworden ist.

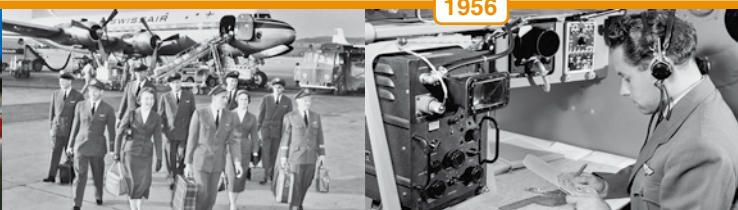
Grosse Freude bereiten mir auch die Ankündigungen neuer «Policy-Epochen», wenn beispielsweise von «Overshoot» auf «Go-around» gewechselt wird oder die «Cockpit Crew Members» plötzlich «Flight Crew Members», die «Cabin Attendants-in-Charge» neu «Cabin Crew Members-in-Charge» heissen. Und dass die «Supervisors» nicht mehr als «Supervisor», sondern als «Purser» bezeichnet werden, darf ich ohne falschen Stolz ebenfalls zu meinen Entdeckungen zählen.

Auch die «On Ground Emergencies» werden von den ständig wechselnden Modetrends nicht verschont und heissen zur Abwechslung einmal «Emergency Evacuation», um nach kurzer Zeit zu ihrem alten Namen zurückzufinden. Dass bei den diesbezüglichen Revisionen unter «Remarks» überhaupt keine Angaben gemacht werden, kann ich nur allzu gut begreifen, handelt es sich doch um belanglose Memory-items. Und überhaupt: Dieses andauernde Auf und Ab und Vor und Zurück ist nicht, wie viele behaupten, das unvermeidliche Resultat parkinsonscher Bürotage; eine solche Feststellung wäre eine Frechheit und

1955



1956



eine Dummheit zugleich! Warum sehen die Leute denn nicht ein, dass diese ständigen Policy-Änderungen einer wohltuend frischen Geistes-Brise gleich um unsere verkalkten Häupter wehen, einzig und allein dazu angetan, unsere vom Absterben bedrohten grauen Hirnzellen zu reaktivieren? Wie erregend dynamisch ist es doch, Neues zu programmieren und Altes auszulöschen, Zahlen und Procedures zu lernen, um sie nach kürzester Zeit durch andere zu ersetzen.

Revisionieren hat neben der Förderung der geistigen Beweglichkeit noch weitere Vorteile. So kann und darf ich mein Hobby angesichts der gegebenen Umstände regelmässig ausüben, lange Unterbrüche mit unvermeidlichen Trainingspausen treten nicht auf. Im Weiteren ist auch die totale Wetterunabhängigkeit zu erwähnen und die Tatsache, dass unser Cheminée seit Jahren mit Gratispapier angefeuert wird. Abschliessend möchte ich es nicht unterlassen, allen Stellen, die mir die Ausübung meiner interessanten und vielseitigen Freizeitbeschäftigung ermöglichen, recht herzlich zu danken. Es ist nicht selbstverständlich, dass ein Grossunternehmen Tausende von Arbeitsstunden einsetzt und immense Mengen von Büromaterial und Druckpapier verschleudert, einzig und allein, um einer kleinen Gruppe von Mitarbeitern die Freizeit zu verschönern. So sieht denn auch die Zukunft alles andere als düster aus, ist man doch höheren Orts schon wieder auf der Suche nach zusätzlichen Policy-Textern ... - für uns Freizeitrevisionisten hängt der Himmel wirklich voller Geigen!

Revi Intentionally-Blank, Capt. DC-9

Gelegentliches Absacken

Absolute Dauerbrenner in der Fliegerei sind die Themen Fatigue und Sleep Management. Spätestens nach der Beförderung zum Langstreckenpiloten heisst es für den Flugzeugführer: Biorhythmus adieu, innere Uhr goodbye, und jeder muss für sich selber den optimalen Lebensstil finden, um den ständigen Wechseln zwischen den Zeitzonen zu trotzen. Man kann also sagen, dass ein nicht unwesentlicher Teil unserer Arbeit auf endlosen Nachtflügen unter anderem darin besteht, unter den widrigsten Umständen hellwach zu bleiben. Das Problem der Müdigkeit am Arbeitsplatz beschäftigt Flugzeugbesatzungen weltweit seit der Einführung der kommerziellen Langstreckenfliegerei. Controlled Rest und Enlarged Flight Crews helfen sicherlich, der Müdigkeit zu trotzen - doch auch in den nächsten 70 Jahren wird dieses Thema definitiv ein treuer Begleiter bleiben. Denn schaut man sich die Entwicklung der Flight Duty Regulations in den letzten 70 Jahren an und wagt man einen Blick in die Zukunft, ist es wie so oft in der Fliegerei - besser wird es sicher nicht! Da ist es schön, zumindest das Gesetz auf unserer Seite zu wissen - wie dieser Gerichtsspruch aus den 80er Jahren zeigt.

Unter diesem Titel behandelte das Magazin «Der Spiegel» ein Thema, das auch uns vor zwei Jahren Beschäftigung brachte: Schlafen am Arbeitsplatz. In diesem Artikel ging es um eine Beschwerde eines Angeklagten gegen ein über ihn gefällttes Urteil, wo während der Verhandlung ein beisitzender Richter in den Schlaf gesunken sei. Das Bundesverfassungsgericht entschied gegen den Beschwerdeführer, weil «geschlossene Augen in Verbindung mit gelegentlichem Absacken des Kopfes oder auch gelegentliches Aufschrecken auch auf besonders konzentriertes Zuhören und Mitdenken schliessen lassen könne»! Sichere Anzeichen des Schlafens seien erst «tiefes, hörbares und gleichmässiges Atmen oder gar Schnarchen, ruckartiges Aufrichten mit Anzeichen fehlender Orientierung u.a.».

Die Ankunft eines arabischen Ministers in Manila

Ein normaler Arbeitstag eines Piloten fängt bekanntlich mit dem Studium der relevanten Flugunterlagen, dem Briefing, an. Wettervorhersagen und das Notice to Airmen, kurz NOTAM, müssen vor jedem Flug studiert werden, um eine professionelle Flugplanung zu gewährleisten und um sich ein umfassendes Bild der bevorstehenden Operation machen zu können. Dies war vor 40 Jahren schon genauso wie heute. Doch bei aller Gewissenhaftigkeit gilt, wie so oft in der Fliegerei, auch bei der Planung «expect the unexpected», wie folgender Bericht eines Flugs von Tokio nach Manila aus einer «Rundschau» von 1974 zeigt.

Bereits am Vortage erklärte man uns, dass wegen der Ankunft eines arabischen Ministers der Flugplatz am andern Tag für 2 ? Stunden geschlossen wäre. Dies wirkte sich nur um rund 5 Minuten auf unsere Ankunftszeit aus, was uns nicht stark erschütterte. Das NOTAM lautete wie folgt: «Manila International Airport will be closed on 0803 05.45-08.15 due to special operations.» Unsere berechnete Ankunftszeit war 08.12, und somit stand unserem Abflug in Tokio nichts mehr im Wege. Der Flug

1957



verlief normal, das heisst, wir verloren rund 5 Minuten auf unseren Flugplan, und somit sollten wir Manila erst um 08.17 erreichen. Um 07.40, zirka 5 Minuten vor dem Verlassen der Reiseflughöhe für den Anflug in Manila, kam über Funk die trockene Erklärung: «Manila International Airport will be closed from 08.00-10.00 due to special operations.» Was haben sie wohl für Absichten?

Eine Landung vor 08.00 war ausgeschlossen. Treibstoff, um für 2 Stunden zu warten, hatten wir auch nicht. Nach einigem Hin und Her erklärte Manila Control, es bestehe die Möglichkeit, dass wir frühestens 45 Minuten nach der Ankunft des VIP-Flugzeugs landen könnten. Der VIP-Kurs sollte um 08.17 landen. Somit warteten wir rund eine Stunde über Manila und konnten dann schlussendlich um 09.10 landen. Der geneigte Leser wird sich jetzt fragen, was denn an dieser Geschichte so aufregend sei. Nun, die Pointe kommt meistens am Schluss.

Der arabische Minister sollte nämlich mit einem Kursflugzeug, Abflug in Bangkok um 03.45, Ankunft in Manila um 06.15, eintreffen. Da gemäss NOTAM Manila bis 08.15 gesperrt war, entschieden sich die Verantwortlichen, den Kurs um rund zwei Stunden in Bangkok warten zu lassen, damit man ja nicht in die Sperrzeit hineinkäme. Und somit wartete der arabische Minister rund zwei Stunden in Bangkok, weil wegen seiner Landung der Flugplatz Manila gesperrt war.

Als dann die verspätete Ankunftszeit in Manila bekannt wurde, schloss man den Flugplatz einfach zwischen 08.00 und 10.00. Ungeachtet von fast zehn kreisenden Flugzeugen und mehr als tausend wartenden Passagieren. Eine solche Geschichte kann sich sicher nur zwischen dem Morgenland und dem Fernen Osten abspielen, denn sie passt so gut in die Märchen aus 1001 Nacht.

Gags and Gales

Genauso wie ein gründliches Studium des NOTAMS gehört zur Flugplanung eine tiefgründige Analyse von METAR und TAF. Doch trotz der grossen Zuverlässigkeit dieser Wettervorhersagen kommt es manchmal zu Phänomenen, die selbst den grissensten Meteorologen überraschen und die Wetterfrösche dazu bewegen, völlig neue Begrifflichkeiten in die Welt der Aviatik zu bringen. So geschehen 1983 an einem stürmischen Tag in Schottland.

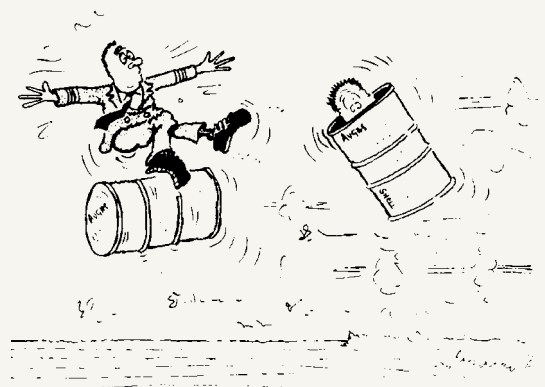
An Islander aircraft belonging to Loganair Ltd., parked at Scatsta, suffered damage when a 44 gallon oil drum was blown across the airfield in a Standard Shetland Gale. The next morning an anonymous telex was received. After some research it was discovered that the telex had been written and sent by the Meteorological Office at Kirkwall. The telex read:

For all aviation users: addition to METAR/TAF code. Please note that as of 5-3-83 a new decade (100-109) will be added to the present weather code -?Decode as follows:

100OD	intermittent light oil drums
102OD	intermittent moderate oil drums
104XXOD	intermittent heavy oil drums
106TSOD	oil drums with thunderstorm
107GROD	oil drums with hail
108SNOD	oil drums with snow
109SQOD	oil drums with squall

Other decades 110 to 199 are being considered for various other extreme conditions, i.e.:

110 - 119	frogs, locusts etc.
120 - 129	earthquakes, revolutions, civil disorder, by-elections
130 - 139	lions on runway, rogue elephants and soldier ants
140 - 149	Maggie Thatcher attacks
150 - 159	excess landing charges, firemen strikes, fuel surcharges and cafeteria cheese rolls at more than £ 1.50
160 - 169	impending airline takeovers, rationalisations and route changes



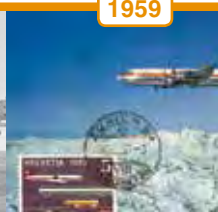
1958



SWISSAIR



1959



Winter Operation

Während wir hier in der Schweiz das 70-jährige Jubiläum der AEROPERS feiern und den Hochsommer genießen, scheint für uns der Winter noch weit entfernt. Doch hinter verschlossenen Türen sitzen bestimmt schon jetzt schlaue Köpfe versammelt und arbeiten am neuesten Winter Operations Guide. Denn auch hier gilt: nur wer sich ändert, bleibt sich treu, und wir dürfen gespannt sein, mit welchen Reglements wir dieses Jahr Schnee und Eis trotzen werden. Mit folgenden Ratschlägen aus einer «Rundschau» von 1968 geht man jedenfalls gut gewappnet in die kalte Jahreszeit:

Die Zeit der trockenen Pisten kann schon morgen zu Ende sein. Kennen Sie noch alle Vorschriften?

Ein kleiner Test soll Ihnen helfen, Ihre Kenntnisse zu prüfen.

Frage: Sie sitzen im ersten Flugzeug, das starten sollte: Braking action: poor, poor, none. Dürfen Sie starten?

Ihre Antwort:

a) Söllli, söllinöd, sölli, söllinöd...

- b) ... wär ich doch zu Haus' im Bett geblieben
c) Sie melden Zürich Ground: «We have a small engine trouble, call you back when ready!», und hoffen, ein Kollege spielt in der Zwischenzeit den Winkelried.

Falls Sie c) gewählt haben, kann man nur gratulieren. Sie beweisen Vertrauen in Ihre Kollegen und wissen auch Verantwortung zu delegieren.

Und zum Schluss noch zwei Sprüche, die Ihnen sicher durch den Winter helfen sollen:

Gar vieles ist doch heut' erlaubt
und fast nichts mehr verboten.

Doch wenn es dann mal doch nicht haut,
verbrennst Du Dir die Pfoten.

(frei nach W. Busch)

Wenn Schnee und Eis Dir Rad und Flügel hemmt,
bleib hinterm Ofen oder nimm' das grösste
Increment.

(alte Bauernregel)

Delay

04.30 Uhr Lokalzeit, der Wecker klingelt – es ist einer dieser Tage, an dem einem die Ehre zuteil wird, eine Frührotation mit vier Legs zu fliegen. Nach kurzem Fluchen über den Wecker, die zu kurze Nacht und die ganze Welt quäle ich mich aus dem Bett, unter die Dusche und in die Uniform. Die kalte Dusche hat geholfen, und nach dem ersten dreifachen Espresso und dem obligatorischen Gipfeli ist die erste Müdigkeit verschwunden – und eigentlich liebe ich ja diesen Job.

Jetzt noch schnell ein erster Blick ins TAF LSZH, bevor ich mich auf den Weg ins OPC mache, und siehe da: severe risk of CAVOK – den ganzen Tag! Scheint, als ob es ein wunderschöner Tag zum Fliegen wird. Nach diesen schönen Aussichten und einer gewissen Aufwachzeit gehe ich also voller Vorfriede und Motivation zur Arbeit – denn wir lieben ja unseren Job!

Im Ops angekommen, herrscht schon reges Treiben: der Briefing-Raum ist voll, und zwischen all den bekannten gähnenden Gesichtern und dem Geruchsgemisch aus frisch gedruckten OFPs und Kaffee vom Service Center fühle ich mich zu Hause – ich liebe es hier! Das Briefing geht rasch vonstatten, und die Kabinencrew könnte charmanter nicht sein – wie ich diesen Job liebe!

Nach getaner Cockpit Preparation sitze ich nun im Flieger – Sonnenbrille auf, den dritten Kaffee in der Hand, Doors closed, Headcount correct – los geht's! «SWR123, we are ready» – «Roger SWR123 change now to 121.750, n schöne!» Nach kurzem Warten schallt eine freundliche Stimme aus den Lautsprechern: «SWR123 schönen guten Morgen, expect push-back in around 30 to 40 minutes due to local outbound traffic.» Ich antworte mit «schönen guten Morgen» und «roger», aber anfühlen tut es sich eher wie eine Backpfeife des amtierenden Hosenlupfweltmeisters – naja gut, die gute Laune lasse ich mir nicht nehmen, denn ich liebe ja meinen Job!

In Atlanta gab es wohl ähnliche Probleme, und mit der Liebe zum Beruf hatte es bei einem Eastern-Airlines-Piloten wohl schlagartig ein Ende, wie folgende Zeitungsnotiz aus einer «Rundschau» von 1986 zeigt:

International Herald Tribune, 28. Juli 1986 – Miami – Pilot Stalks Off Late US. Flight.

An Eastern Airlines pilot, frustrated by a long wait for take-off in Atlanta, told stunned passengers he was sick and tired of airport delays and stalked off the plane.

"I'm fed up with it", the unidentified pilot told passengers aboard Flight 141 on Tuesday night. "I'm sick and tired of the delays, tired of the waiting. I'm hanging it up. You can have it. This flight will be my last flight."

The pilot walked off the plane shortly before it was to leave Hartsfield International Airport in Atlanta for Pensacola and Tampa. Eastern assigned a new pilot to the plane and the flight departed two hours late. The pilot requested early retirement and it was approved, an Eastern spokesman, Glenn Parsons, said Thursday.

1960



Ein Alptraum 1986

Spätestens alle sechs Monate ist es wieder so weit – der nächste Simulator Check steht vor der Tür. Diese zwei Tage im digitalen Schwitzkasten bieten zwar eine optimale Möglichkeit, um unter widrigsten Umständen und mit multiplen technischen Fehlern unsere fliegerischen Fähigkeiten zu üben, jedoch bringen sie auch immer eine Menge Stress mit sich. Denn immerhin handelt es sich um einen Check, und schon Tage vorher kämpft man sich durch FCOM, FCTM, QRH und diverse Guides, um am Tag der Tage eine möglichst gute Figur abzugeben. Da kann es schon einmal passieren, dass uns der laute Knall direkt bei «V rotate» auch noch in den Träumen heimsucht und die Master Caution einen aus dem Schlaf klingelt.

Der ganze Simulatorflug fing schon irgendwie merkwürdig an. Beim Start-up gab es keinerlei Malfunctions. So etwas kann allerdings mal vorkommen. Nicht irritieren lassen, ich konzentriere mich auf den Take-off, man weiss ja aus Erfahrung, spätestens dann passiert es. Der Copi ruft «V one» und dann nichts, es passiert nichts! Hilflös stammle ich «gear up!». Zu allem Überfluss lässt sich das Fahrwerk auch noch einfahren. Ich bin verunsichert. Wo bleibt die erlösende Fire Bell, wo das beruhigende «Ding Ding» der ECAM-Warnanlage?

Ich bemühe mich, das Flugzeug, an dem noch alles ganz normal funktioniert, unter Kontrolle zu bringen. Die Triebwerke lassen mich schmählich im Stich, keines denkt daran, sein Leben auszuhauchen. Nun gut, ich mache gute Miene zum bösen Spiel und erreiche auf diese Art meine Reiseflughöhe. Unheimlich, diese Ruhe. Meine Hände sind feucht. Mir fehlt das belebende Rumpeln des «reverser unlock in flight», und auch der sonst diskret nach oben enteilende Kabinendruck, der gewöhnlich Stimmung in den Laden zu bringen vermag wie der Marder im Hühnerstall, ist von einer seltsamen Unlust befallen.

Ich spüre, wie mir das Flugzeug Meilen vorausseilt und den Approach lange vor mir beginnt. Nur der Gedanke an einen leckeren Engine Failure bei 50 Fuss bringt mich wieder ins Cockpit zurück. Ungläubig und mit glänzenden Kinderaugen verfolge ich den automatischen Anflug. Ich passiere das Minimum, und jetzt endlich – nein, wieder nichts, denn das Wort «Minimum» ist ja eigentlich nichts Böses. Da taucht die Piste auf, was macht das Flugzeug? Ich traue meinen Sinnen nicht – es landet ganz von selbst, das war also eine automatische Landung, von der man so viel hört. Naja, man weiss es inzwischen, sicher wieder eine von diesen ungewollten Simulator Malfunctions. Und als es dann noch auf der Piste ausrollt und zum Stehen kommt und kampflös auf die On-ground Emergencies verzichtet, da ist das Mass voll. Schweissgebadet schrecke ich aus dem Schlaf hoch. Welch grässlicher Horrorflug! Gottlob nur ein Traum, ein Alptraum allerdings.

Die Realität:

Wie beruhigend doch der Gedanke an die kommende Simulatorübung heute Nacht, wie tröstend und heilend die Gewissheit, dass dann wieder erfrischende Action herrschen wird. Wenn dann mein zugegeben frevelhaftes Bemühen, mich in die Lüfte zu schwingen, spätestens bei V2 vom sanften Glockengeläute des Engine Fire begleitet wird, wenn dann die himmlischen Heerscharen das steuerlos gewordene Gefährt mit Schalmeyenklängen und unwiderstehlichen Kavalleriefanfaren, die martialisch durch die Simulatorgruft hallen, übernehmen, wenn dann der Allmächtige selbst mit unendlich gütiger Stimme mir den Rat erteilt: «Pull-up!», wenn ich dann trotzdem in menschlicher Hybris mit kurzem, trockenem Schlag in den Schoss der Erde zurückkehre – wenn wir dann zu dritt in stummer Andacht ergriffen verweilen, um dann erlöst und freudig in die Hymne einzustimmen: «O tönet fort, ihr süssen Himmelslieder, die Träne quillt, die Erde hat mich wieder!» – dann, ja dann ist die Welt wieder in Ordnung.

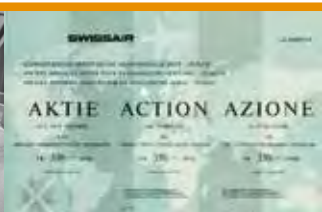
Sternstunde eines Journalisten

«Das meiste macht doch eh der Autopilot, oder?» Wie oft müssen wir Piloten uns dieser Frage stellen, wenn unser Beruf in einer gemütlichen Runde mit fliegerischen Laien zur Sprache kommt. Ich würde behaupten, dass diese Frage in einer Liste der am häufigsten gestellten Fragen an einen Verkehrspiloten an Nummer zwei rangiert. Getoppt wird dies wahrscheinlich nur noch von der Frage an «Copiloten», wie lange es denn dauert, bis man dann auch mal «selber fliegen darf». Während Piloten früher als Götter der Lüfte galten, die das Flugzeug mit dem Steuerhorn in der Hand durch Wind und Wetter reiten, hat unser Beruf in den letzten sieben Jahrzehn-

ten sehr an Reputation eingebüsst. Das vorherrschende Bild der Allgemeinheit ist wohl eher das des überbezahlten Busfahrers, der auf einem Flug zwei Dinge zu tun hat: «autopilot on» nach dem Start und «autopilot off» nach der Landung, und bevor er dieses Ritual wiederholt, eine Woche am Strand liegt.

Natürlich hat dies mit der Realität nichts zu tun, und jeder, der sich einmal länger mit einem Piloten unterhalten hat, ist erstaunt über die Komplexität und das grosse Spektrum unseres Arbeitsalltags. Selbstverständlich und Gott sei Dank hat der technische Fortschritt auch vor den Verkehrsflugzeugen keinen Halt gemacht, und

1961



vieles ist durch Computer und GPS heutzutage einfacher geworden. Es gilt jedoch, diese Computer mit ihrer Komplexität und all ihren Tücken auch zu beherrschen, was in den letzten Jahrzehnten zu völlig neuen Herausforderungen im Cockpit geführt hat. Und trotz aller Technik: am Ende des Tages, wenn einen die Computer im Stich lassen, muss der Pilot des 21. Jahrhunderts immer noch in der Lage sein, seinen Vogel so zu fliegen, wie er es in der Flugschule in der einmotorigen

Propellermaschine gelernt hat – mit Steuerhorn und Gashebel!

Dass dies in der Öffentlichkeit nicht mehr allzu bekannt ist, liegt auch an wahnwitzigen journalistischen Totalausfällen, wie es folgender Bericht zeigt, der zur Inbetriebnahme des ersten Fly-by-wire-Flugzeugs, dem Airbus 320, von einem nicht allzu aviatikkundigen Journalisten geschrieben wurde und im Jahr 1987 in einer «Rundschau» abgedruckt wurde.

Es gibt sehr viele Journalisten, die im Rahmen ihres breiten fachlichen Spektrums durchaus akzeptable Geschichten über die Fliegerei schreiben. Es gibt auch Magazine, die von sich behaupten, immer gut fundierte Berichte zu bringen.

Was ich aber im «Stern» vom 1. Oktober lesen musste, stellt ein schlechtes Zeugnis für Journalist und Magazin aus. Dem Reporter Jürgen Steinhoff wird im Vorspann zu seinem Artikel über den Airbus 320 attestiert, als erster Journalist bei einem Testflug mit dabei gewesen zu sein. Als erster Boulevard-Journalist, würde ich sagen.

Das neue Fly-by-wire-System erklärt er zum Beispiel so:

«Für einen Flug von Frankfurt nach Bremen könnte sich die Arbeit des Piloten etwa darauf beschränken, die Flugnummer in den Computer einzugeben, den Vogel auf die Startbahn zu lenken und alles andere samt Landung in Bremen den Rechnern zu überlassen. Der Co-Pilot könnte tot zusammenbrechen, eines der beiden Triebwerke ausfallen – der Copilot könnte immer noch ungestört mit der Stewardess schmuse. Selbst wenn beim automatischen Anflug auf den Bremer Flughafen orkanartige Böen das Flugzeug erfassen, besteht kein Grund zur Panik. Ein «Böenabminderungssystem» erübrigt jede Korrektur durch den Piloten. Mit blitzartiger Geschwindigkeit schlagen die Höhenruder und Spoiler an den Flügeln aus und bügeln die Böe aus. So schnell könnte der tollste Pilot nicht reagieren. Alles das erledigen die Computer unter der ersten Klasse. Doch ihre wirkliche Einmaligkeit besteht darin, dass sie sogar das Pilotenteam in der Kanzel überwachen. Zwar sehen sie diskret darüber hinweg, wenn der Käpt'n mit der Stewardess schmust; denn mit dieser Tätigkeit stört er die Computer nicht beim Fliegen. Doch wenn er ihnen unsachgemäss ins Handwerk pfuscht, werden sie zickig.»

Auch der Side-stick wird sehr volksnah beschrieben:

«Mit diesem Mini-Knüppel rührt der Pilot in einem elektronischen Kasten herum. Doch wohin auch immer er drückt oder zieht: alles wird sofort daraufhin überprüft, ob er den Flugzustand der Maschine nicht gefährdet. Sobald er diese Grenze überschreitet, beispielsweise durch einen zu steil angesetzten Sturzflug, drehen die Computer ihm den Strom ab, bringen das Flugzeug wieder in Normallage und visieren ihr ursprüngliches Ziel an. Und falls Pilot und Copilot sich nicht über die Richtung einigen können, weil der eine nach links, der andere aber nach rechts will, dann berechnen die Computer kurzerhand den Mittelwert der beiden Stick-Ausschläge und lassen das Flugzeug so lange in diese Richtung fliegen, bis die Herren im Cockpit sich geeinigt haben.»

Dass das elektrische Steuersystem Vorteile hat, ist unbestritten. Der erste ist die Gewichtseinsparung. Und weil der Journalist drei versprochen hat, muss er auch noch zwei weitere finden:

«Vorteil Nummer zwei: Pilotenfehler sind nicht mehr möglich, und Pannen- und Gefahrensituationen werden von den Computern so schnell erfasst und durch sinnvolle Flugmanöver behoben oder zumindest abgemildert, wie kein Pilot dies je könnte.

Vorteil Nummer drei: Wenn der Fall eintreten sollte, dass der Pilot sich wirklich einmal als tollkühner Mann in seiner elektronischen Kiste bewähren muss, dann kann er dank der Computerkontrolle die extremsten Flugmanöver fliegen, ohne kritische Grenzen zu überschreiten – denn sonst stoppt ihn der Computer.»

Urgently Wanted!

Karriereplanung und Umschlungen - Themen, die auch im Jubiläumsjahr der AEROPERS an Aktualität wahrscheinlich kaum zu übertreffen sind.

Mit der Zusammenlegung der Senioritätslisten von SWR und SWU und der bevorstehenden Einflottung von C-Series und B-777 ist für viele von uns im Moment unklar, wohin

uns zukünftige Rotationen bringen werden, und vor allem auf welchem Equipment. Dass diese Themen auch schon in der Vergangenheit für Gesprächsstoff und Sorgenfalten sorgten, zeigt nachfolgender Steckbrief aus einer «Rundschau» aus dem Jahr 1973. Dieser ist zwar 42 Jahre alt, trägt jedoch teils verblüffende Aktualität in sich.

1962



1963



Langstrecken-Captains zur freiwilligen Rückschulung auf DC-9:

Damit Sie auch die Möglichkeit haben, den neuesten Swissair-Flugzeugtyp zu fliegen, werden bewusst nur wenige junge Piloten für das Initial Upgrading vorgesehen.

Geboten wird:

- 50 bis 70 Blockstunden monatlich mit ebenso vielen Landungen. Die entsprechenden 100 bis 140 Duty Hours sind, gemessen zu anderen Berufskategorien, als annehmbar zu bezeichnen.
- Bedingt durch die ansprechend vielen Anflüge und Landungen bleiben Sie für den halbjährlichen Equipment Check immer gut im Training.
- 9 oder 10 «Frei»-Tage pro Monat.
- Reduziertes Salär; speziell interessant bei eventueller Einführung der Reichtumssteuer.
- Ferien in erster Linie ausserhalb der normalen Schulferien, mit dadurch billigeren Arrangements, günstigeren Freiflugchancen usw., da Sie ja die Familie nicht mitnehmen können.
- Kurze Night Stops lockern die Vier- und Fünf-Tages-Rotationen, gefolgt von einem resp. zwei Freitagen, in angenehmster Weise auf.
- In Weltstädten wie Budapest, Basel, Manchester usw. lernen Sie auf Kosten der Swissair nicht nur den Flughafen, sondern mindestens auch noch ein Hotelzimmer kennen.
- Die Deplacements sind so angesetzt, dass nebst dem Hotelmenü sogar noch ein kleines Bier (lies: Arbeiterchampagner) bezahlt werden kann.
- Langjährige DC-9-Besatzungen mit Dienstort Zürich können demnächst mit der Einbürgerung in Genf rechnen.
- Damit die Trennung vom Langstreckensektor nicht zu plötzlich erfolgt, erhalten Sie als Zwischenverpflegung Crew-Sandwiches mit «Langstreckenerfahrung».

Interessenten melden sich bitte baldmöglichst bei: SWISSAIR/OFCXYZ
(Büro für ultrakurzfristige Besatzungsplanung)

Umschulungskurse: Plan ahead!

Heutzutage wird zwar nicht mehr per Ausschreibung nach umschulungswilligen Piloten gesucht, denn dafür hat die moderne Airline des 21. Jahrhunderts ein Online-Flight-Crew-Member-Umschulungswunschsystem, indem man angeben kann, auf welchem Flugzeug man in Zukunft gerne operieren würde. Mit etwas Glück (oder Pech - je nach Wunsch) findet man dann auch seinen Namen im sporadisch publizierten Outlook der UK-Übersicht. Dass dieser Ausblick nicht in Stein gemeisselt ist, mussten einige von uns in letzter Zeit schon am eigenen Leib erfahren. Bleibt nur zu hoffen, dass es uns in Zukunft nicht ganz so turbulent ergeht wie einem Kollegen im Jahre 1977, der seine Erfahrungen in einer «Rundschau» mit uns teilt.

Ein Tag im Frühjahr 77 (Büro Chef-Cockpit):

«Herr P., ich sehe hier aus der Umfrage, dass Sie sich für DC-8 gemeldet haben. Allerdings muss ich Ihnen sagen, dass bis frühestens August 79 DC-8 «out» ist. Frage: Wollen Sie weiterhin auf DC-9 bleiben oder DC-10?»

«DC-10!»

Ein Tag im November 77 (obiges Büro):

«Wegen meines Urlaubs für 78, wie sieht es mit der Umschulung aus?» «Früheste neue Kurse laufen im September 78. Die bisher publizierten werden 1000-prozentig nicht mehr aufgestockt!» «Also sollten acht Tage im Februar und der fixe Urlaub im April in Ordnung sein?» «OK, überhaupt kein Problem!»

Ein Tag im November 77 (zu Hause):

Skiurlaub gebucht und bestätigt. April-Urlaub freelance nach USA, sowieso kein Problem.

Ein Tag im Dezember 77 (zu Hause, Telefon):

«Hier Büro Chef-Cockpit, Herr P., es tut mir fürchterlich leid, aber ... Bewilligung ... DC-10 ... Südatlantik ..., Sie wären für Umschulung Ende Januar 78 geplant!»

«Oh, oh, ... o ... okay, ... kein weiterer DC-8-Kurs in Aussicht?»

«Tut mir leid, nichts zu machen. Über Ihre Umschulung bekommen Sie dann noch alles schriftlich in den nächsten Tagen.»



Gedanken

Wie man den Ausschnitten alter Ausgaben leicht ansehen kann, ist einiges gegangen in den letzten 70 Jahren. Und vieles davon kommt einem heute noch erschreckend bekannt vor. Und doch hat sich einiges verändert. Grösseres Fluggerät, mehr Passagiere, kürze Layovers und weniger Freitage. Nun stellt sich mir die Frage, wie es heute aussehen würde, wenn es unseren Verband nicht gegeben hätte.

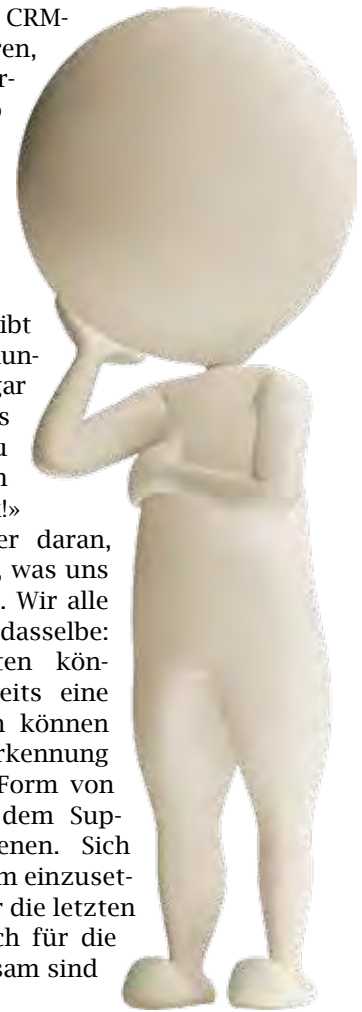
Kostendruck und Reibereien mit dem Management sind offensichtlich nichts Neues, und unsere Arbeitsbedingungen scheinen einen deutlichen Trend zu mehr Leistung und weniger Vergütung zu zeigen. Ein Pessimist würde wohl sagen: viel Aufwand um nichts. Ich sehe das anders. Denn die Welt hat sich auch ausserhalb der Fliegerei weitergedreht, und auch im Rest der Privatwirtschaft hat der Druck zugenommen. Also stehen wir mit unseren Problemen nicht alleine da. Und wenn man sich in unserer Branche umschaute, sieht man spätestens bei Ryanair, was passiert, wenn es keinen Verband gibt. Es ist wichtig, sich das ins Gedächtnis zu rufen, wenn man den eigenen Erfolg messen will. Und dass es Erfolge gab, ist unbestreitbar.

Man vergisst über den Tumult der letzten beiden Jahre schnell, was wir vor vier Jahren erreicht haben. Und vielleicht auch, wie. Zusammenhalt ist für das Verbandswesen notwendig, und es ist bewiesen, dass dieses Korps zusammenhalten kann. Um einen solchen Zusammenhalt wieder erreichen zu können, müssen wir einen Weg finden, die Enttäuschung dieses Jahres zu überwinden. Und gerade wir Piloten sind für eine solche Aufgabe bestens gerüstet. Genauso, wie wir sachlich und seriös gelernt haben,

unsere Anflüge und CRM-Probleme zu analysieren, um einen Schritt weiterzukommen, genauso sachlich und seriös sollten wir auch hier unsere negativen Emotionen langsam beiseitelegen.

Selbstverständlich gibt es im Korps Enttäuschungen und vielleicht sogar Ressentiments. Aber es gilt jetzt, nach vorne zu schauen: «No point in crying over spilt milk!»
Erinnern wir uns eher daran, dass es viel mehr gibt, was uns verbindet als entzweit. Wir alle wollen im Endeffekt dasselbe: Langfristig so arbeiten können, dass wir einerseits eine gute Leistung bringen können und andererseits Anerkennung dafür bekommen. In Form von Lohn, Freitagen und dem Support, den wir verdienen. Sich dafür weiter gemeinsam einzusetzen lohnt sich. Was für die letzten 70 Jahre galt, gilt auch für die nächsten: Nur gemeinsam sind wir stark.

Janos Fazekas



Ein Tag im Dezember 77 (obiges Büro):

«Alles noch wie geplant? Ich geh' dann gerade zum Herrn Eichenberger wegen des Urlaubs usw...»

«Herr P., eventuell kommt doch noch eine DC-8 für den Kurs am 23. Januar 78. Immer noch interessiert?»

«Wie bitte? Jaaaa!»

«Das ist zwar noch inoffiziell bis heute 14.00 Uhr, aber Sie können schon mal damit rechnen. Ich rufe Sie dann an.»

«Vielen Dank, ich gehe dann doch lieber noch nicht zum Herrn Eichenberger ...»

Immer noch selber Tag im Dezember 77 (zu Hause, Telefon):

«Herr P., es tut mir fürchterlich leid, aber die Entscheidung fällt erst Mitte nächster Woche, und Ihr Kurs fängt dann wahrscheinlich auch schon am 27. Dezember 77 an! Ich rufe Sie dann noch an.»

«Üh, oh, ... ok.»

Ein Tag im Dezember 77 (zu Hause, Telefon):

«Herr P., die Würfel sind gefallen. Umschulung am 23. Januar 78 auf DC-8. Auf Wiederseh'n.»

Quintessenz: Hoffentlich stimmt diese Information. Andersherum ist es aber auch wieder sehr beruhigend zu wissen, dass auch bei der Swissair überall nur Menschen sitzen.

1965



1966



AEROPERS, quo vadis? – ein Blick in die Zukunft

«Mehr als die Vergangenheit interessiert mich die Zukunft, denn in ihr gedenke ich zu leben!»
Die AEROPERS feiert Geburtstag, schon ihren 70. Es waren 70 Jahre voller Entwicklung und Veränderung und zeitweise auch turbulente Jahre. Ruhiger wird es in Zukunft nicht werden, wie das engagierte Gespräch zweier Piloten zeigt.

Text: Dominik Haug

(Alle Namen und Figuren sind selbstverständlich frei erfunden.)

Hans-Peter ist ein Pilot alter Schule. Als Hans-Peter, von Freunden nur Hans genannt, mit dem Fliegen begann, war das noch wirklich Männerarbeit. Im Cockpit wurde noch geraucht, und man war unter sich Männern. Frauen fand man nur im Galley und nannte diese, mehr oder weniger respektvoll, noch Hostessen und nicht neumodisch Flight Attendants. Hans lebt diesen Brauch fort, er spricht schliesslich deutsch. Mittlerweile befindet er sich näher an der 60 als an der 50, und eigentlich sollte er schon längst in Pension sein. Als Hans vor mehr als einem Vierteljahrhundert mit der Fliegerei anfang, war es unvorstellbar, mit 57 noch fliegen zu müssen. Nun, die Zeiten ändern sich, und Hans fliegt immer noch die A340 durch die ganze Welt. So auch an einem wunderschönen Spätsommerabend, den er viel lieber mit Freunden verbracht hätte. Mittlerweile sind sie seit drei Stunden in der Luft, noch ungefähr neun liegen vor ihnen, und in zwei Tagen geht es wieder zurück. Dass Hans beinahe mehr Zeit im Flieger verbringen wird als an der Destination, gefällt ihm überhaupt nicht, aber immerhin geht es nach Bangkok. Nur noch eine Stunde, dann kann er sich hinlegen...

Neben Hans auf der rechten Seite sitzt ein junger Copi, es könnte ohne Probleme Hans' Sohn sein. Thomas ist Anfang 30, seit ungefähr drei Jahren bei der Swiss und ganz frisch auf der A340. Thomas war schon immer klar, dass er Pilot werden wollte, so wie sein Vater bei der Lufthansa. Mit der Lufthansa hat es nicht geklappt, so ist Thomas halt in die Schweiz gekommen, um seinen Traum zu verwirklichen. Ihm gefällt es auch sehr gut in der Schweiz in seiner WG mitten in Zürich, wenn er nicht immer das Gefühl hätte, sich erklären zu müssen, warum er nicht bei der Lufthansa sei. Aber nach drei Jahren hat er sich auch daran gewöhnt. Pflichtbewusst und motiviert, hat Thomas etwas vorgeschlafen und ist recht fit. Er hat schon etwas gegessen und keine Lust darauf, Zeitung zu lesen. Es hat in der Firma im letzten Jahr ja genügend Gesprächsstoff gegeben, daher versucht er es mit etwas Smalltalk mit Hans.

Thomas: «Du warst sicher schon oft in Bangkok? Hast du Pläne?»

Hans: «Ja, schon sehr häufig. Es gefällt mir sehr gut dort. Ich gehe zur Massage und lasse mir einen Anzug schneiden. Für mehr reicht die Zeit ja nicht.»

«Anzug ist eine gute Idee. Das muss ich auch mal machen.»

Nach recht belanglosem Smalltalk und Tipps, wo man in Bangkok den besten und günstigsten Anzug bekommt und wo es eine gute Massage gibt, kommt die Frage, die früher oder später immer kommt.

«Wo kommst du eigentlich her, Thomas?»

«Ursprünglich aus der Nähe von Frankfurt, Frankfurt am Main, nicht das im Osten. Jetzt wohne ich aber in Züri.»

«Gefällt es dir hier?»

«Ja, sehr!»

«Und die Lufthansa wäre nichts für dich gewesen? Wenn du schon aus Frankfurt kommst?»

«Mein Papa ist Kapitän auf der A380. Ich habe mich natürlich zuerst dort beworben. Als Deutscher ist das naheliegend, aber ich bin froh, dass es hier und nicht dort geklappt hat»

«Aha?»

«Ja, klar. Dort ist die politische Situation ja undurchsichtig, und die Karriereaussichten sind bescheiden. Alles wird ausgelagert auf Billigsparten wie Eurowings und Jump. Bei der Lufthansa Passage passiert nicht mehr viel. Das ist nicht das, was dir dort vor der Ausbildung versprochen wird.»



Karriereaussichten gibt es nur noch bei neuen Airlines zu schlechteren Bedingungen und ausserhalb der alten Verträge.

1967



«Warte mal noch ein paar Jahre, und dann kommt bei uns das Gleiche. In 70 Jahren ist nichts mehr so, wie es mal war. Dann fliegen wir auch bei SwissWings oder SwissJump oder wie auch immer das dann heisst. Da musst du noch nicht mal so lange warten.»

«Naja, man muss sich ja auch wehren gegen die Konkurrenz und wettbewerbsfähig bleiben.»

«Genau, wir müssen gemeinsam einen Weg finden, um in der Zukunft eine Rolle zu spielen. Da gebe ich dir völlig recht!»

«Vor allem muss man sich auch gegen das Management und dessen Weg zur Wehr setzen.»

«2011 waren wir ja nah davor, auf die Strasse zu gehen.»

«Aber ganz ehrlich: Das, was die Mitglieder letztes Jahr im Herbst gemacht haben, war doch Kindergarten im Vergleich zu anderen Ländern. In Frankreich wird alle naselang gestreikt, und die VC hat auch schon jede Menge gestreikt. Ich hab' manchmal den Eindruck, dass es bei uns sowas nicht geben wird.»

«Bei uns wird halt Sozialpartnerschaft grossgeschrieben. Man versucht einen Konsens zu finden, der sowohl für Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber tragbar ist. Das macht man gemeinsam, ohne sich die Köpfe einzuschlagen. Zudem sind wir an die Friedenspflicht gebunden und haben einen viel schlechteren gesetzlichen Schutz als die Kollegen im Ausland.»

«... und stehen am Schluss mit leeren Händen da... In Deutschland streiken alle ständig, um ihre Forderungen durchzusetzen, und wir meinen, wir erreichen was mit Konsens? Da lacht sich das Management doch ins Fäustchen. Das beeindruckt die kein Stück.»

«Wir sind nicht in Deutschland oder Frankreich. Das ist die Schweiz, und hier ticken die Uhren anders! Wir haben eine andere Kultur. Auf die müssen wir stolz sein und sie auch verteidigen.»

«Leider, und ich meine das ehrlich, hat sich das Management geändert. Das ist nicht mehr schweizerisch, und es geht nicht auf die Kultur ein. Diesen «Sonderfall Schweiz» wird es in Zukunft – und das braucht sicher keine weiteren 70 Jahre mehr – nicht mehr geben. Wenn es schon keine Streikkultur gibt, müssten wir wenigstens eine Streitkultur haben. Mit unserem Konsensgedanken sind wir doch zum Scheitern verurteilt. Wo ist denn der Sinn in einem Interessenverband, wenn man nicht für seine Interessen einsteht?»

«Aber genau das tun wir doch. Wir machen dem Management unsere Wünsche und Bedürfnisse doch klar.»

«Doch aber komplett ohne Nachdruck!»

«Man muss doch aber auch an die Interessen der Firma denken. Wenn es die schliesslich nicht mehr gibt, bringt es uns doch auch alles nichts. Dann haben wir auch keine Arbeit mehr.»

«So schnell wird das jetzt auch nicht passieren. Wenn man aber Forderungen stellt, dann muss man dabei an sich denken. Ich zahle der AEROPERS jedes Jahr



Wachsende Bedrohung durch Einflussnahme von Golf-Carriern bei europäischen Airlines.

schliesslich eine Menge Geld und erwarte dafür, dass sie sich voll und ganz für meine Interessen einsetzt und nicht an die Interessen des Managements denkt. Das ist doch nicht ihre Aufgabe!»

«Doch, so ist es halt in der Schweiz. Sozialpartnerschaft und nicht Streik.»

Und mit dieser Aussage, an der es für Hans nichts zu rütteln gab, war das Thema für ihn erst einmal beendet. Ausserdem stand für ihn ja bald die Pause an, und wenn er sich jetzt zu sehr aufregte, würde es nachher schwer werden mit dem Schlafen auf dieser Pritsche. Zu Hans' Leidwesen war das Thema für Thomas aber noch lange nicht abgeschlossen. Er fühlte sich völlig missverstanden. Er will auch nicht den Bankrott der Firma, aber an erster Stelle stehen seine Interessen und nicht die der Manager.

«Ich befürchte, das war mal. Wir müssen uns anpassen und verändern. Wir brauchen einen starken Verband!»

Ein beiläufiges «Hmm» von Hans, welches das Thema wirklich beenden sollte, überhörte Thomas geflissentlich.

«Die Situation ist ja nicht einfach. Wir müssen für die Zukunft gut aufgestellt sein. Wir brauchen ein geeintes Korps, einen starken Verband und schlagkräftige Ideen.»

«Wir sind 70 Jahre mit unserer Mentalität gut gefahren. Momentan ist es unmöglich mit diesem deutschen Management. Aber das ändert sich hoffentlich wieder, und wir bekommen eine vernünftige Führung, mit der man auch auf Augenhöhe reden kann. Dann kann die AEROPERS in den nächsten 70 Jahren so erfolgreich arbeiten wie in der Vergangenheit. Wir sind schon von Deutschland fernregiert, da brauchen wir nicht auch noch eine Gewerkschaft nach deutschem Vorbild.»

«Das ist reines Wunschdenken, und du glaubst wirklich, dass das realistisch ist? In Deutschland setzt das Management einen Haufen Geld ein, um die Strukturen aufzubrechen und die Gewerkschaften zu erledigen. Wir müssen uns wehren und uns verteidigen.»

«Die werden auch schon noch merken, dass es so nicht langfristig weitergehen kann. Das ist keine zukunfts-

1968



1969





Streik zukünftig als einziges Mittel, um die eigenen Bedürfnisse durchzusetzen?

trächtige Strategie für Gewerkschaften. Man muss miteinander reden und nicht nur gegeneinander arbeiten. Man sucht gemeinsam nach einer Lösung, die für alle tragbar ist. Das ist doch die Aufgabe von Interessenverbänden! Nur so können wir auch in den nächsten 70 Jahren miteinander auskommen.»

«Das ist eine weltfremde Idealvorstellung, in meinen Augen leider überholt und nicht mehr zeitgemäss. Wenn wir uns nicht schnell anpassen, verschwinden wir in der Bedeutungslosigkeit. Dann werden Entscheidungen über unsere Köpfe hinweg getroffen, und wir können nicht mehr mitreden. Dann kann man die AEROPERS beerdigen, anstatt einen weiteren Geburtstag zu feiern. Daran ist dann aber nicht das Management schuld, sondern wir selbst, weil wir uns nicht intelligent genug verhalten haben!»

Recht beeindruckt von Thomas' selbstbewusster Haltung, versanken beide in Gedanken. Sie malten sich ein Bild von der Zukunft, das von Sekunde zu Sekunde trüber wurde. Bei einem solchen Gesprächsthema wurde es für den jungen First Officer immer schwieriger, seinen aktuellen Status zu geniessen und wertzuschätzen. Immerhin ging es ihm, verglichen mit vielen anderen jungen Piloten bei europäischen Low-Cost-Gesellschaften, ausgezeichnet. Er flog einen Langstreckenjet, hatte einen unbefristeten Arbeitsvertrag, verdiente kein schlechtes Geld, und auch die Arbeitszeiten waren für ihn, der nichts anderes kannte, akzeptabel. Hans

musste für sich auch eingestehen, dass die Thesen des jungen Kollegen durchaus einiges Wahre an sich hatten. Auch wenn es alles andere als in Hans' Sinn war. Aber vielleicht musste man wirklich Altes hinter sich lassen und sich den Zeiten anpassen.

Wird die gut gelebte Sozialpartnerschaft der Schweiz wirklich verschwinden, oder gibt es noch Grund für Optimismus. Und wenn sie verschwindet, ist das wirklich schlimm oder schlechter?

«Sobald der Leidensdruck genug gross ist, werden auch die gemässigtesten und konsensorientiertesten Schweizer auf die Strassen gehen. Das ist ja früher und in anderen Branchen auch schon geschehen. Und wenn es von der deutschen Art etwas zu lernen gäbe, wäre es die Tugend, die Dinge, die stören, direkt anzusprechen, und mit Nachdruck zu verlangen, was einem zusteht!»

«Das wird nicht passieren ... Auch das, was du meinst mit wehren, passiert hier nicht so schnell. Das hast du doch letzten Herbst gesehen. Wir sind nicht die Leute, die streiken und auf die Strasse gehen.»

«Das habe auch ich gemerkt. Aber mit pünktlich Kommen gewinnt man keinen Blumentopf. Ich weiss ja nicht, wie viel meine Kollegen noch schlucken wollen, bis sie aufstehen. Aber es muss etwas geschehen, und wir müssen uns an die Art, wie das Management mit uns umgeht, anpassen und Wege finden, um das Gesamtinteresse im Korps höher zu gewichten als die jetzt so dominanten Einzelinteressen. Wenn wir das

hinbekommen, wird es für die Vorstandskollegen auch einfacher werden, standhaft zu verhandeln. Nur so kann sich die AEROPERS aufrecht <Interessenverband> nennen und in 70

Jahren wieder ein schönes Fest feiern. Wenn wir das nicht hinbekommen, sehe ich auch für unsere Zukunft schwarz ...»

«Wir werden sehen. Gehst Du ans AEROPERS-Fest?»

«Ich gehe ganz sicher ins Albisgütli, um auf die Zukunft der AEROPERS anzustossen. Das lasse ich mir nicht nehmen!»

Ich jedenfalls habe keine Angst vor der Zukunft und sehe die auch nicht so schwarz wie die beiden. Ich freue mich darauf, auch wenn ich die AEROPERS in 70 Jahren wohl nicht mehr erleben werde. Es gibt keinen Grund, missmutig zu sein, sondern wir sollten den 70. Geburtstag uneingeschränkt feiern! ●

«Man muss sich vor allem auch gegen das Management und dessen Weg zur Wehr setzen.»

1970



aero

Gründungsjahre anderer Pilotenverbände

Land	Verband	Gründungsjahr
Kanada & USA	Air Line Pilots Association (ALPA)	1931
Schweden	Svensk Pilot Förening (SPF)	1937
Grossbritannien	British Airline Pilots Association (BALPA)	1937
Australien	Australian Airline Pilots' Association (AFAP)	1939
Neuseeland	New Zealand Air Line Pilots' Association (NZALPA)	1945
Südafrika	Air Line Pilots' Association - South Africa (ALAP-SA)	1945
Schweiz	AEROPERS - Swiss Air Line Pilots Association	1945
Island	Félag Íslenskra Atvinnuflugmanna (FIA)	1946
Irland	Irish Air Line Pilots Association (IALPA)	1946
Welt	International Federation Of Air Line Pilots' Association (IFALPA)	1948
Frankreich	Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL)	1952
Italien	Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale (ANPAC)	1952
Pakistan	Pakistan Air Line Pilots' Association (PALPA)	1954
Türkei	Turkey Airline Pilots' Association (TALPA)	1956
Österreich	Austrian Cockpit Association (ACA)	1957
Mexiko	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA)	1958
Chile	Asociacion de Pilotos de Chile	1962
Spanien	Sindicato Espanol de Pilotos de Lineas Aereas (SEPLA)	1965
Deutschland	Vereinigung Cockpit (VC)	1968
Luxemburg	Association Luxembourgeoise des Pilotes de Ligne (A.L.P.L.)	1968
Jamaika	Jamaica Airline Pilots' Association (JALPA)	1971
Serbien	Serbian Cockpit Association (ULPS)	1971
Norwegen	Norsk Flygerforbund (NF)	1977
Japan	Airline Pilots' Association of Japan	1978
Portugal	Associação dos Pilotos Portugueses de Linha Aérea (APPLA)	1978
Mauritius	Mauritius Air Line Pilots Association	1985
Bulgarien	Bulgarian Air Line Pilots Association	1990
Estland	Estonian ALPA	1990
Tschechien	Czech Air Line Pilots Association (CZALPA)	1991
Singapur	Air Line Pilot Association - Singapore (ALPA-S)	1991
Europa	European Cockpit Association (ECA)	1991
Ungarn	Hungarian Air Line Pilots' Association	1992
Schweiz	SwissALPA	1992
Namibia	Namibia Air Line Pilots Association	1994
Indien	Airline Pilots' Association of India	1996
Malaysia	Malaysia Airline Pilots' Association (MAPA)	1997
Belgien	Belgium Cockpit Association (BeCA)	1998
Polen	Stowarzyszenie Polskich Pilotow Komunikacyjnych	2003
Peru	Sindicato de Pilotos de Lan Peru	2006
Schweiz	IPG - Pilotenverband der SWISS European	2007
Brasilien	Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil (ABRAPAC)	2011
Libanon	Lebanese Pilots Association	2011
Tunesien	Fédération Tunisienne des Pilotes de Lignes	2011



1971

1972





Anreise zum Schützenhaus Albisgütli

Das Schützenhaus Albisgütli kennt man in Zürich, ob vom Knabenschieszen oder den Country- und Bluesfestivals. Das Gebäude wurde Mitte des 19. Jahrhunderts erstellt. Der Festsaal bietet je nach Anlassart für über 1200 Gäste Platz. Den Autofahrern stehen rund 1000 Gratisparkplätze zur Verfügung.



Bei der Anreise mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr lohnt es sich am 29. August, den Fahrweg genau und mit genügend Zeit einzuplanen, da zeitgleich die «Street Parade» am Seebecken in Zürich viele Wege versperrt.

Wir empfehlen die Anreise mit dem ÖV. Die wichtigsten Verbindungen zum Albisgütli werden betrieben – wenn auch zum Teil mit Umleitungen.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln

Vom Hauptbahnhof Zürich Tram Nr. 13 (Haltestelle in der Bahnhofstrasse) in Richtung «Albisgütli» nehmen.

Sie finden die Festhalle direkt neben der Tram-Endstation «Albisgütli».

Mit dem Auto von Bern/Basel/Baden

- Autobahn N1 Bern-Zürich nehmen.
- Die Stadt in Richtung Chur durchqueren.
- Vor der Autobahnauffahrt «Chur» rechts einspuren und der Beschilderung «Albisgütli» folgen oder über die Westumfahrung bis zur Ausfahrt «Zürich-City/Brunau» fahren.

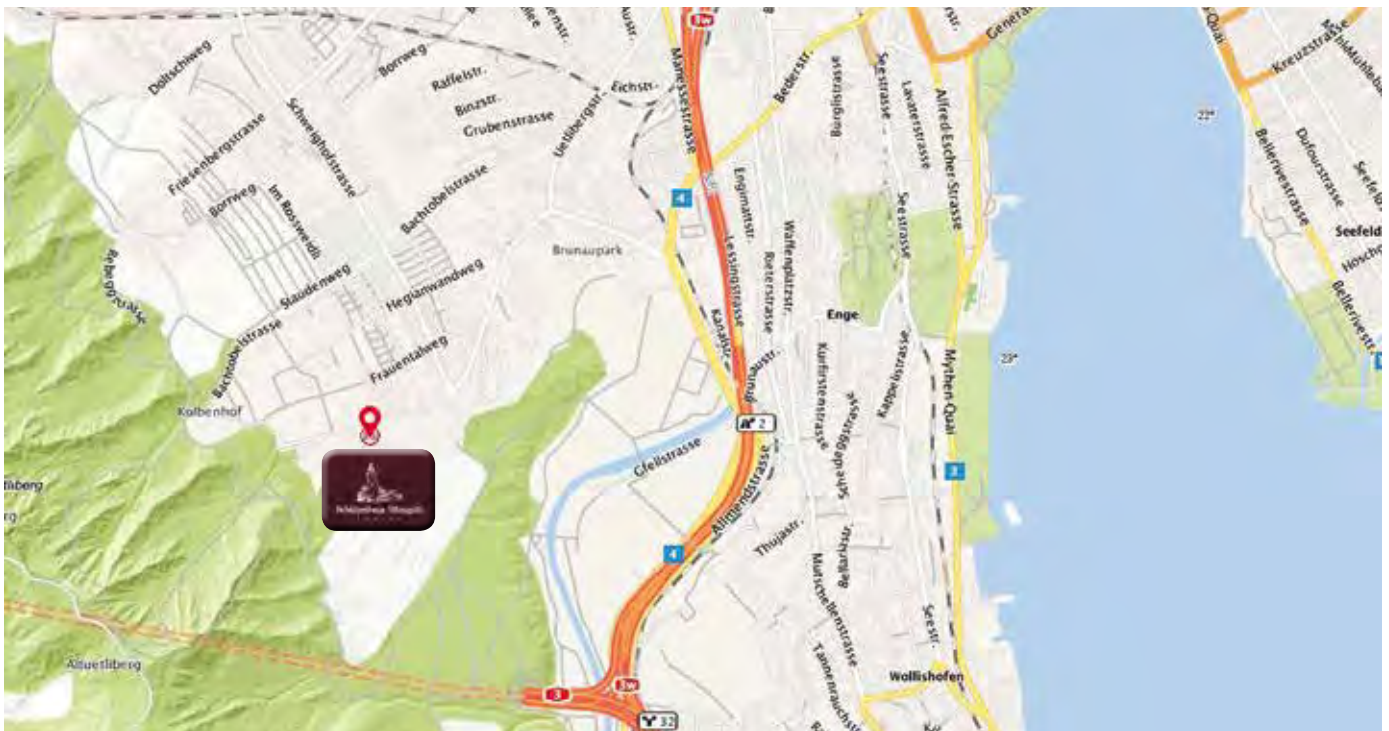
Mit dem Auto von Chur

- Autobahn N3 Chur-Zürich nehmen.
- Bei der Autobahnausfahrt «Zürich-Brunau» die Autobahn verlassen.
- Der Beschilderung »Albisgütli« folgen.

Mit dem Auto von St. Gallen/Winterthur

- Autobahn N1 St. Gallen-Zürich nehmen.
- Die Stadt in Richtung «Chur» durchqueren.
- Vor der Autobahnauffahrt «Chur» rechts einspuren und der Beschilderung «Albisgütli» folgen oder über die Westumfahrung bis zur Ausfahrt «Zürich-City/Brunau» fahren.

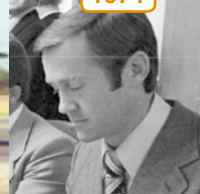
Für die sichere Heimreise stehen Taxis der Firma A1-Albatross bereit.



1973



1974



1975



Dresscode «Cocktail»?

Wenn auf der Einladung zum Fest oder zum Empfang eine Kleiderordnung angegeben ist, kann das eine grosse Hilfe für den Gast sein, es kann aber ebenfalls zu Unverständnis führen. Da der Dresscode aus Ehrerbietung und Respekt gegenüber dem Gastgeber unbedingt eingehalten werden sollte, führen allzu ausgefallene Kleiderwünsche zu Verdruss bei Gästen.



Der Dresscode «Cocktail» stammt aus Amerika und lässt dem Gast trotz stilvollen Outfits verschiedene Möglichkeiten, die eigene Persönlichkeit zu verwirklichen. Wie der Name sagt, wird diese Kleiderordnung beispielsweise in eleganten Cocktailbars vorausgesetzt. Sie eignet sich aber auch fürs Kasino oder für ein elegantes Geschäftsessen.

Ebenso wie beim «Tenue de Ville» trägt der Herr einen dunklen Anzug, der nicht unbedingt in Schwarz gehalten sein muss.

Die Dame kleidet sich in ein schickes Kostüm, ein elegantes Cocktailkleid oder eventuell in einen adretten Hosenanzug, der aber nicht auf jeder Veranstaltung gerne gesehen ist.

Dresscode «Cocktail» für Damen

Wenn sich die Dame nicht für ein hübsches Cocktailkleid im Pastellton entscheiden möchte, kann sie stattdessen ein elegantes Kostüm wählen. Beim Cocktailkleid sollte sie darauf achten, dass weniger oft mehr ist.

Das bedeutet: Hat das Kleid auffällige Rüschen, Volants oder Pailletten, so wird an den Accessoires gespart, und das Make-up sowie die Frisur fallen besonders dezent aus. Handelt es sich um ein einfarbiges, schlichtes Cocktailkleid, darf der Schmuck etwas auffälliger sein, und auch die Frisur darf extravagant ausfallen.

Beispiele für Damen

- Schlichtes, anliegendes Cocktailkleid, kombiniert mit auffälligen Ohrringen und hohen Pumps.
- Helles Cocktailkleid mit Rüschen und Volants, kombiniert mit kleinen Ohrringen und Pumps.
- Dunkles Kostüm, kombiniert mit einfarbiger Bluse im Pastellton.
- Hautfarbene Strumpfhose.
- Dunkle, geschlossene Lederpumps, passend zum Kleid oder zum Rock.

Dresscode «Cocktail» für Herren

Auch Herren müssen nicht zwangsläufig im schwarzen Anzug im Spielkasino erscheinen. Die Kleiderordnung «Cocktail» erlaubt ebenfalls einen eleganten Anzug in Anthrazit, in Dunkelgrau oder in Nachtblau. Der Anzug kann mit einem weissen, langärmeligen Hemd kombiniert werden. Oder es wird ein Hemd in hellem Pastellton vorgezogen. Selbst ein dezentes Muster wie beispielsweise feine Streifen darf das Hemd aufweisen.

Die Krawatte sollte umgelegt werden. Auch sie ist entweder einfarbig oder leicht gemustert. Passend zum Anzug werden dunkle Socken gewählt, und das Schuhwerk besteht aus schwarzen Lederschnürschuhen.

Nicht zu empfehlen ...

... für Damen

Jeansrock oder Jeans, Kostüm aus grobem Stoff, Minirock, langes Abendkleid, Kleid mit auffälligem Muster, bauchfreie Bluse, durchsichtige Bluse, Trägertop, T-Shirt, Kleid mit zu tiefem Ausschnitt, gemusterte Nylonstrümpfe oder Netzstrümpfe, Söckchen jeglicher Art, offene Schuhe, Schuhe mit Absatz über acht Zentimeter, grelles Disco-Make-up.

... für Herren

Anzug mit auffälligem Muster, Anzug in einer grellen Farbe, Anzug in Dunkelbraun, Anzug im Glitterstil, Jeanshose, Cordhose, Lederhose, Lederjacke, T-Shirt, Poloshirt, ohne Krawatte, auffällig gemusterte Krawatte oder Krawatte mit Bild, helle Socken, Socken mit Bild oder Aufschrift, Sneakers, Herrensandalen, Turnschuhe, Lederstiefel.

Beispiele für Herren

- Anzug in Schwarz, Anthrazit, Dunkelgrau oder Nachtblau, kombiniert mit einfarbigem, hellem, langärmeligem Hemd.
- Dunkler Anzug, kombiniert mit dezent gemustertem, hellem, langärmeligem Hemd.
- Einfarbige Krawatte oder Krawatte mit dezentem Muster.
- Zum Anzug passende, dunkle Herrensocken oder Herrenkniestrümpfe.
- Dunkle Lederschnürschuhe.



Quelle: Dresscode-guide.de

1976





Programm & Kulinarisches

- 17.00 Türöffnung & Apéro, mit musikalischer Begleitung der SWISS Pilot Combo «small».
- 18.00 Begrüssung durch den AEROPERS-Präsidenten
Gratulationsreden & Einlagen von Rob Spence.
- 19.00 Kulinarische Reise um die Welt -
Eröffnung Buffet.
- 20.00 Torsten Sträter unterhält uns mit seinem
berühmten Programm «Selbstbeherrschung
umständehalber abzugeben».
- 22.00 Exklusiver Auftritt der SWISS Pilot Combo mit
Sängerin Yasmine Meguid.
- 23.00 DJs «Juste & Wallace» legen auf.
- 02.00 Ende der Party -
wir wünschen eine sichere Heimreise!

Catering

- Köstlicher Apéro «Flying Service»

Die «Reise um die Welt» führt uns zu vier Spezialitätenbuffets mit über 40 verschiedenen Speisen (auch vegetarisch & vegan). Hier ein paar Highlights:

- **Europa**
 - Sommersalate
 - Roastbeef mit Burgundersauce
 - Coq au vin
 - Frische Pasta und Paella
- **Amerika** (im Zelt)
 - Grillstation mit Burgern
 - Feurige Rindsspiessli
 - Maiskolben
 - Coleslaw
- **Asien**
 - Frühlingsrollen
 - Papaya-Salat
 - Sushi und Dim Sum
 - Rotes und grünes Curry
- **Orient**
 - Typische Mezze-Variationen
 - Lammkotelettes mit Joghurt-Dip
 - Couscous
 - Orientalische Gemüsepfanne
- **Grosses Dessertbuffet** (unbedingt «Platz» lassen!)

Anzeige



Flugschule
www.helisitterdorf.ch

hs
helisitterdorf.ch
Flug buchen 071 422 60 00

Die Flugschule
Heli Sitterdorf
gratuliert der
AEROPERS zu
ihrem 70-jährigen
Bestehen.

1977



1979



Rob Spence

Mit einem scheinbar knochenlosen Körper und einem Gesicht aus Gummi ist Rob Spence ein Comedy-Power-Paket, das auf der Bühne mit Talenten eines Robin Williams oder Jim Carrey zu vergleichen ist. Mit verblüffender Geschwindigkeit verbindet er meisterhaft verbale Stand-ups, Gestik und Slapsticks. Seine Aufführungen wurden als «Pantomime mit Pointen» beschrieben.

Wie alles anfängt

Rob will nie etwas anderes, als Menschen zum Lachen zu bringen. Bereits mit vier Jahren teilt er seiner Familie trocken mit: «Wenn ich gross bin, will ich Clown werden – falls ich den Kindergartenabschluss schaffe!»

Jugend

Rob wächst teils in Penrith/Australien, einer Stadt im Westen von Sydney, und teils auf dem Land in Mudgee auf. In Mudgee besitzt sein Vater eine kleine Farm von ungefähr der Grösse Belgiens.

Ausbildung

Robs Bühnenkarriere fängt 1984 im Alter von 18 Jahren an. Als Breakdancer gibt er Vorstellungen in Sydneys Diskotheken und Varietés. 1986 wird er als Bewegungstalent entdeckt und bekommt eine Festanstellung in «Australia's Wonderland», einem Vergnügungspark in Sydney. Fortan arbeitet er an den Wochenenden als Pantomime und Stuntman.

Nach seinem Uni-Abschluss bildet sich Rob in London beim weltberühmten französischen Clown Philip Gaulier weiter. Rob verbringt viele schmerzhaft Monate mit Philips entmutigenden Worten: «Does anyone think this shit is funny?»

Meister der Comedy

Nach ersten Erfolgen als Breakdancer, Pantomime und Stuntman reist Rob Spence 1987 mit seiner ersten One-Man-Show «Comedy Madness» als Strassenkünstler um die Welt – Australien, Nordamerika, Indien, Nepal, Asien und Europa – und verliebt sich in der/die Schweiz.

Internationaler Durchbruch

Mit erfolgreichen Shows im legendären Criterion Theatre in London, beim weltgrössten Comedy-Festival «Just for Laughs» im kanadischen Montreal, am «Montreux Comedy Festival», mit einer Australien-Tour mit dem australischen Kult-Comedian Col Elliot und einer Tournee durch Nordamerika schafft Rob Spence den internationalen Durchbruch.

Populär in der Schweiz und in Deutschland

Seine Präsenz im deutschen Freiburg, Europas grösster Kulturbörse, macht Rob Spence zu einem der aktivsten Komiker in der europäischen Live-Comedy- und TV-Szene.

Die SF1-Show «Takito», das Humorfestival Arosa, das Comedy-Festival «Züri lacht», seine eigene Fernsehshow «Rob's Comedy Club» und die «Wochenshow live Tour» mit SAT1 durch Deutschland verhelfen Rob auch in der Schweiz und in Deutschland zu grosser Popularität.

Von 2003 bis 2013 folgen Tourneen durch Europa mit seinen Live-Solo-Shows «Die Irrfahrten des Odysseus», «Best of Rob», «Tierisch», «Das Kängumuh» und Gastspiele bei der Weihnachtsshow «Salto Natale» und im Zirkus Roncalli.



1980





SWISS Pilot Combo

Piloten hätten Kerosin im Blut, wird gerne behauptet. Es gibt aber auch solche mit Musik in den Adern. Ein Dutzend aktive Piloten der Swiss mit zum Teil professionellem musikalischen Hintergrund haben 2011 eine Combo gegründet, die gleichwohl den Jazz, den Blues als auch den Funk beherrscht.

Die SWISS Pilot Combo entstand 2011 aus einer Idee eines Piloten der Swiss. Schnell hatte er ein paar verbündete Berufskollegen gefunden, die von der Möglichkeit, mit anderen Piloten zusammen in einer eigenen Jazz-Funk-Combo zu spielen, begeistert waren. Es brauchte keine grosse Werbung, um alle Musiker innerhalb des Swiss-Pilotenkorps zu finden. Die Combo war im Sommer 2011 schnell gebildet...

Nach einer Sitzung mit dem Marketing-Team der Swiss war klar, dass von Seiten der Swiss ein gewisses Interesse für die Band bestand. Man wollte schauen, zu welchen Anlässen die SWISS Pilot Combo Verwendung finden könnte. Im Herbst fand dann wiederum ein Meeting mit Swiss-Leuten im Obstgarten zum Thema Weihnachts-Party



Berni Weber (Akkordion) und Lorenz Hartmann (Voice).

statt. Das Problem war aber, dass es weder Ton- noch Bildaufnahmen der Combo gab, da sich die Bandmitglieder zuvor nur kurz für ein Kickoff-Meeting getroffen, aber zusammen nie einen Ton gespielt hatten.

Bei der Swiss gab es ein paar Verantwortliche, die sich gegen eine Teilnahme an der Weihnachts-Party aus-



Yasmine Meguide wird mit der Combo das Schützenhaus Albisgütli zum Rocken bringen.

sprachen. Es gewannen jedoch die mutigeren Mitarbeiter, und die SWISS Pilot Combo kam zu ihrem ersten Engagement, und dies gleich vor über 2000 Zuhörern im «StageOne» in Zürich-Oerlikon.

Die Bandmitglieder treffen sich jeweils zwei oder drei Tage vor einem Gig zum gemeinsamen Üben. Den grossen Probeaufwand muss demzufolge jeder Einzelne für sich zu Hause bestreiten – und dies ist nicht wenig!

Die SWISS Pilot Combo wird an ihren Gigs jeweils von einer professionellen Sängerin und drei Backvocals unterstützt.

Der Auftritt am 70-Jahr-Jubiläum der AEROPERS ist für die SWISS Pilot Combo der erste Gig, der nicht für die Swiss als Auftraggeber durchgeführt wird. An dieser Stelle bedanken wir uns bei der Swiss herzlich für die Planung der Musiker für das AEROPERS-Jubiläumfest.



Die SWISS Pilot Combo in Action.



1981

swissair 



1982



Ich bin Torsten Sträter

Sträter absolvierte eine Ausbildung zum Herrenschneider und arbeitete auch in diesem Beruf. Später arbeitete er zwölf Jahre lang in einer Spedition. Er schrieb unter anderem für das Satiremagazin «Pardon» und schreibt seit geraumer Zeit humoristische Kolumnen für das «Kicker-Sportmagazin». In seinen Büchern finden sich nur Kurzgeschichten. Er tritt regelmässig im «Satire-Gipfel» und bei «extra 3» auf. Sträter lebt in Waltrop im Ruhrgebiet.



Ich wiege bei 1,80 Metern Höhe etwa eine halbe Tonne, weswegen ich nicht damit rechne, Booking-Anfragen für Katalogfotos zu bekommen. Ich komme darüber weg. Wenn ich nicht an meinen Geschichten für Bücher und Lesungen arbeite, sitze ich auf dem rapide durchschimmelnden Holzmobiliar meines Balkons. Ich weiss nicht, was in diese Baumarktleute gefahren ist – man bricht sich sicher keinen Zacken aus der Krone, wenn man Gartenmöbeln aus Holz einen Zettel beilegt: Bitte einölen, imprägnieren oder nur in der Wohnung benutzen! Wer soll das wissen? Bis Ende des Sommers – vermutlich arbeite ich dann grade an einem Essay über Pudding oder sowas – wird im hellen Sonnenlicht das Holz unter mir explodieren und ich werde von einem Stuhlbein gepfählt. Gut, dass ich den Bon noch habe.

Ich bin, wenn ich mich nicht in Gefahr begeben, in der Republik unterwegs und lese vor – bei Poetry Slams, auf Sololesungen, Lesebühnen und bizarren Mixed Shows (ein Orgelspieler, ein Luftballontier-Clown, eine Frau, die mit Küchengeräten spricht, ich. So in der Art.). Fakt ist: Der Poetry Slam hat mich hervorgebracht ... allerdings bin ich, was meine Teilnahme an Slams angeht, so unzuverlässig, dass gemunkelt wird, in meinem Keller stünde ein Glücksrad, das folgende Felder aufweist:

Ich stehe (jugendliche Formulierung) auf Musik von Sinatra, Rammstein und Bach, beneide Menschen, die gut Piano spielen können (und mit «beneide» meine ich «hasse»), kann zum Beispiel über Horst Evers, Fritz

Eckenga, Malmshemer, Onkel Fisch, Helge Schneider und Stromberg lachen, nicht aber über den Psychopathen, der bei uns frühmorgens durch die Siedlung fährt und beschissene Flötenmusik vom Band spielt, damit man ihm Metallschrott bringt. Was denkt der Vogel sich? Dass ich da um sieben aus der Kiste schnelle und ausruhe:

«Potztausend! Da isser wieder! Da werde ich doch direkt mal eine Heizungsverkleidung abschrauben und sie noch in Unterhose feilbieten! Ich wusste doch gar nicht, wohin damit! Endlich wird dieser Klumpen Blech seiner wahren Bestimmung zugeführt: Unter die Fittiche des kettenrauchenden Schrott-Eumels mit seiner völlig unmelodischen, ja kakophonischen Drecksflöte! Hurra!»

Dafür unterstütze ich den deutschen Buchhandel. Durch massives Einkaufen und Auftritte. Lassen Sie sich gesagt sein: Kleine Buchläden sind schöner. Und besser. Warum? Fragen Sie sich einfach, was Sie lieber tun...

- über Bücher reden oder
- Rolltreppe fahren?

Der neue Roman über mittelalterliche Reiseprostitution kostet übrigens überall das Gleiche. Also kann es kein Fehler sein, dort zu kaufen, wo man Sie wiedererkennt.

Halten Sie die Ohren steif – und wenn Sie das anatomisch nicht geregelt kriegen, blicken Sie einfach nach vorn. Hinter Ihnen ist meistens nix.

Ihr Torsten Sträter



Torsten Sträter, wie man ihn kennt – mit Buch und Mikrophon...

1983



1984





DJs «Juste & Wallace»

DJs, Producers und Drummers – zwei begnadete Musiker fanden sich 2008. Das musikalische Rüstzeug holten sie in Zürich und Luzern, beeinflusst sind sie von Boston, New York, Kuba und Afrika. Sie lassen Elemente aus verschiedenen Stilrichtungen einfließen und begeistern die Zuhörer mit ihrer Leidenschaft zur Musik.

Die Story

In den Clubs fallen ihre Sets durch antreibende Bässe, satte Kicks, verspielte Percussion und harmonische Keyboards auf. Die Vermischung von Deep-, Tech-House und Nudisco, die sie mit Elementen aus Hip-Hop, Funk, Jazz und Rock ausschmücken, zieht die Zuhörer sofort in ihren Bann. Ihre Rhythmen sind kraftvoll wie auch geschmeidig, und sie überraschen ihr Publikum oft mit unkonventionellen Beatwechslern.

Juste & Wallace

Die beiden Musiker, Produzenten und DJs haben sich 2008 in Zürich kennengelernt. Rasch hat sich nicht nur eine persönliche, sondern auch eine musikalische Freundschaft entwickelt. Das Duo hat seinen Sound sehr früh gefunden, und man merkt, dass sie es ernst meinen. Wenn sie hinter dem Pult stehen, spürt man die Leidenschaft zur Musik, und die entstandene Freundschaft widerspiegelt sich in ihren Beats. Die zwei geben einem zu verstehen, dass die Musik eine variable Kombination aus ihnen selbst und ihrem Publikum ist. Mitgerissen taucht man in ihre Welt ein.

Juste

Juste hat schon in jungen Jahren sein musikalisches Talent an Schlagzeug, Klavier und diversen Perkussionsinstrumenten gezeigt. An der Hochschule für Musik und Theater in Zürich und am Berklee College of Music in Boston gab er seinem Können den nötigen Feinschliff. Die Aufenthalte in New York und Kuba übten einen grossen Einfluss auf seine Musik aus. Geprägt wird sie bis heute noch von Jazz, Funk, Hip-Hop und Low-Fi.

Wallace

Wallace wurde während mehrerer Aufenthalte in jungen Jahren auf dem afrikanischen Kontinent in den Bann der Perkussion gezogen. Er besuchte die Jazzschule Luzern und hatte das Glück, von Guem et Zaka und Reto von Salis unterrichtet zu werden. Wallace spielte von 1998 bis 2007 als Perkussionist an diversen nationalen wie auch internationalen Partys und Veranstaltungen. Elemente aus Funk, Rock, Hip-Hop und Urban haben ihn musikalisch bis heute stark beeinflusst.



1985



1986



Tombola

Beim grossen AEROPERS-Event führen wir eine Tombola mit vielen wertvollen und attraktiven Preisen für Euch durch. Ihr habt die Möglichkeit, mit einem kleinen Einsatz hochwertige Preise zu gewinnen und etwas für einen guten Zweck zu tun.



Erlös für einen guten Zweck

Der Erlös der Tombola kommt der «Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals» zugute.

Lospreis

Der Preis für ein Los beträgt 5 Franken. Einfach den Namen auf die Lose schreiben und in die Los-Box beim Eingang werfen. Es lohnt sich auf alle Fälle, mehrere Lose zu kaufen, damit die Gewinnchancen stark steigen.

Ablauf

Die Verlosung der vier Hauptpreise findet um zirka 21.30 Uhr auf der Bühne statt. Gleichzeitig werden die übrigen Gewinner auf der Saalleinwand und per Aushang angezeigt. Die Preise können bis um 2 Uhr im Eventbüro neben der Bühne abgeholt werden.

Tombola-Gewinne

1. Preis

Ein Business-Class-Flug für 2 Personen weltweit
Swiss International Air Lines

2. Preis

Ein Business-Class-Flug für 2 Personen europaweit
Swiss International Air Lines

3. Preis

Ein Wochenende mit einem Tesla S
Tesla

4. Preis

Zwei VIP-Tickets «SWISS Band In Concert 2015»
SWISS Band, Concert Band of Swiss International Air Lines

Weitere Preise

4 x Schnupf-Bundles
Breeze GmbH, schnupf.ch

4 x Zigarren «Avo Uvezian»
Cigars Unlimited, cigars-unlimited.ch

2 x Blumen-Gutscheine à 50 Franken
Magnolia Floristik, Rorbas

2 x Blumen-Gutscheine à 30 Franken
Magnolia Floristik, Rorbas

Zwei First-Class-Tickets «SWISS Band In Concert 2015»
SWISS Band, Concert Band of Swiss International Air Lines

Diverse Preise
Helsana Krankenkasse & UBS

Tombola-Sponsoren



SWISS Band

Concert Band of Swiss International Air Lines



Helsana



Wir bedanken uns bei den Tombola-Sponsoren.

1987



1988



Von der Line Intro in den Ruhestand

Unser Verband hat beeindruckende 70 Jahre hinter sich. Und weiterhin nehmen wir neue Mitglieder auf, die vor allem in die Zukunft des Verbandes blicken. Um zu sehen, woher wir kommen und wohin wir gehen, habe ich zwei unserer Mitglieder interviewt. Patrick Gosteli wird in Kürze pensioniert und hat die Hälfte unserer Verbandsgeschichte miterlebt. Peter Chizzali-Bonfadin hingegen wird gerade seinen Final Check A320 absolviert haben, wenn dieser Artikel erscheint.

Interview: Janos Fazekas

Patrick Gosteli



Flugstunden:

- 21 000

Flugzeugtypen & Karriere

- Piper L4
- Vampire, Venom, Hunter
- DC-9-32
- A310 (Interconti) Balair
- B-747
- Nach 12 Jahren Upgrading
- MD-80
- A321 (einer von den Ersten)
- A330 (einer von den Ersten)
- Grounding
- MD-11
- A330/340

Geburtstag

- 28. Mai 1957

Ausbildung

- Gymnasium, Militär, Swissair

Patrick, warum bist Du Pilot geworden?

Ich habe schon immer davon geträumt. Meine Eltern haben gesagt, dass ich bereits als Kind immer mit Flugzeugen gespielt hätte. Ich wollte dann Ingenieur werden, weil ich gedacht habe, dass Ingenieure Flugzeuge entwickeln und bauen und sie dann auch ausprobieren dürfen. Aber als ich dann erfahren hatte, dass Ingenieure nicht fliegen, habe ich auf Pilot umgeschwenkt. Die erste Priorität war die Swissair und die zweite Militärpilot. Ich konnte dann beides machen.

Was sind die wichtigsten Qualitäten eines Piloten?

Abgesehen von einem guten räumlichen Vorstellungsvermögen ist das Wichtigste die zwischenmenschliche Komponente. Als ich ein junger First Officer war, hatte ich einen Captain, der sein Flugzeug ähnlich führen wollte, wie man seiner Ansicht nach auch ein Schiff führt. Er glaubte, dass er seine Befehle schreien muss. Aber das ist Vergangenheit und glücklicherweise nicht mehr so. Ein guter Pilot weiss, was er will, ist aber imstande, auf sein Gegenüber einzugehen. Man muss seinen Kollegen vertrauen können und wollen. Man muss flexibel sein und trotzdem eine eigene Linie haben.

Was erwartest Du von einem frischen First Officer?

Unsere Selektion ist nach wie vor gut, und daher brauchen wir vom fliegerischen Niveau nicht zu reden. Ich denke, am Anfang so aufzutreten, als ob man bereits alles kann und weiss, ist sicher der falsche Weg. Kritikakzeptanz ist wichtig. Man muss miteinander reden können. Aber manchmal muss man als First Officer dem Captain einfach vertrauen. Am Schluss gibt es trotz allem eine Hierarchie, die respektiert werden sollte. Das bedeutet auch einfach, mal einen Befehl zu akzeptieren.

Glaubst Du, dass sich ein frischer Pilot möglichst bald in der Firma oder der AEROPERS engagieren sollte?

Wenn man unsere Kollegen und Kolleginnen in der Kabine als Vergleich heranzieht, sieht man eine andere Welt. Es gibt viele Baustellen, aber genauso viele Flugbegleiter, die bereits nach ein oder zwei Jahren wieder verschwinden. Das erschwert die Arbeit für den Verband. Bei uns sieht es anders aus. Swiss International ist nach wie vor top of the top. Wenn man bei uns anfängt, dann bleibt man die ganze Karriere lang hier. Aber heute ist es nicht mehr so, dass der Chef der Swiss unsere Interessen wahrte. Das war früher anders. Wir müssen für uns selbst schauen, und die einzige Möglichkeit, sich zu engagieren, ist die AEROPERS. Wir können unserer Zukunft gegenüber nicht gleichgültig auftreten. Einfach den Dienstplan abzufliegen, egal wie erschöpfend er ist, und sich im Notfall dann krankzumelden, ist keine Lösung. Wir müssen uns dafür einsetzen, dass unser Job auf einem gewissen Niveau bleibt.

Wie siehst Du unseren neuen Vertrag?

Das ist die Konsequenz der Entwicklungen in der Luftfahrtbranche. Ich finde das schade. Die Swiss läuft gut, und auch die Swissair lief gut. Was nicht gut lief, war die SAir Group. Sie wurde unter anderem auch von externen Beratern gesteuert. Diese Leute kamen mit fixen Ideen

1989



1990



1991



von anderen Industrien und haben sie der Airline-Branche aufgedrückt. Früher war das anders. Die Leute stiegen unten in der Firma ein und durchliefen die Ränge bis zur Direktion. Die hatten daher auch ein anderes Verhältnis zur Firma. Sie waren nicht an kurzfristigen Gewinnen interessiert, sondern am langfristigen Wohlergehen. Heutzutage ist es den Direktoren wichtig, eine hohe Rendite für ihre Amtsperiode auszuweisen. Löhne zu drücken und Leute zu entlassen gehört zum Tagesgeschäft. Damit können sie nachher auf den nächsthöheren Posten. Was aber nach dem Abgang mit der Firma passiert, ist denen absolut egal. Sie gehören eigentlich nicht zur Firma. Wir sind ganz anders mit der Firma verbunden. Die Swissair war eine Familie, und bei der Swiss erlebe ich das leider nicht mehr so. Und der neue Vertrag schlägt genau in diese Kerbe. Mit der Einführung der neuen Flugzeuge wurde ein massiver Druck auf das Korps aufgebaut. Ich hätte mir gewünscht, dass wir uns stärker gewehrt hätten. Beim ersten Vertrag hatte ich für einige Punkte wenig Verständnis. Den Zusammenschluss der beiden Korps hätte ich sehr begrüsst. Aber wieso mussten der Zusammenschluss und die Einführung der neuen Flugzeuge auf unsere Kosten gehen? Beides sind effizienzsteigernde Massnahmen. Die Firma spart also langfristig Geld. Wieso muss sie dann mit uns nochmals Geld sparen? Abgesehen von der Reduktion der Frei- und Ferientage wäre ich mit dem ersten Vertrag einverstanden gewesen. Als die B-777 im European-Vertrag aufgetaucht ist, hätten wir sofort und vehement reagieren müssen. Selbstverständlich muss sich die AEROPERS in ihrer Reaktion an die Gesetze halten. Aber auch das Management hat sich ausserhalb der Abmachungen unseres damals gültigen Vertrags bewegt. Eine Vollversammlung einzuberufen wäre vielleicht etwas extrem gewesen, hätte aber vielleicht auch den Korpsgeist gestärkt. Ausserdem haben wir auch zu dieser Zeit viel Neues absorbieren müssen. Ich spreche von den Procedures und dem neuen Flugplanungssystem. Wir haben hier viel Extra-Arbeit geleistet, die wir in dieser Situation nicht unbedingt hätten leisten müssen. Kurzum: die Lösung, die wir jetzt haben, ist eine schlechte Lösung.

Wie hat sich die AEROPERS verändert?

Das ist etwas schwierig zu formulieren. Als ich angefangen habe, waren die meisten Funktionäre Deutsche oder Holländer. Diese Leute hatten wenig Mühe, anzuecken. Heute scheint mir, dass wir kaum mehr hohe Wellen werfen wollen. Wir sind momentan ein wenig soft. Natürlich ist so etwas leicht gesagt. Ich hätte mich vielleicht auch zur Verfügung stellen sollen. Vielleicht hätte ich dann aus erster Hand erfahren, dass die Arbeit nicht so einfach ist. Ausserdem muss ich auch sagen, dass die AEROPERS hervorragende Arbeit leistet. Die Organisation des Korps während der Verhandlungen zum GAV 1 vor vier oder fünf Jahren war sehr gut. Der Vorstand hat das Korps damals wie einen Pfeilbogen vorgespannt und hätte den Betrieb von heute auf morgen lahmlegen

können. Diesmal war es anders. Wir haben lange nichts gehört, und dann war da plötzlich ein Vertrag: «Take it or leave it, das ist Eure letzte Chance, um die B-777 fliegen zu können.» Ich glaube bis heute nicht, dass es so einfach gewesen wäre, die Menge an externen Piloten zu organisieren und zu schulen, um uns zuersetzen. Speziell, wenn unsere Instrukoren nicht mitmachen. Da muss man auch eine Lanze für die Instrukoren brechen, sie stehen üblicherweise an vorderster Front.

Was würdest Du Dir von der AEROPERS wünschen?

Ich wünsche mir, dass die AEROPERS professionalisiert wird. Wir brauchen ein oder zwei Leute mehr, die den Job hauptberuflich machen. Das kostet ein bisschen etwas, aber der Effekt wird gross sein. Die Gegenseite gibt nämlich auch einiges an Geld aus, um die Verhandlungen zu analysieren und sie zu optimieren. Ausserdem ist die Doppel- oder Dreifachbelastung für unsere Kollegen im Vorstand nicht zu unterschätzen. Routechecks, Simchecks, Umschulungen und Zeitverschiebung sind die fliegerischen Belastungen. Dann sollte da ja auch noch Zeit sein für Familie und Freunde. Aber während einer GAV-Verhandlung sind die Anforderungen vielleicht zu hoch.

Ich wünschte mir auch eine bessere Kommunikation. Es wurde während der Verhandlungen kaum etwas kommuniziert. Aber auch nicht von den Chefpiloten und dem Management. Wäre es so problematisch gewesen, wenn wir im Korps mehr gewusst hätten? Es wäre es wert, sich zu fragen, was wir verloren hätten, wenn das Korps mehr gewusst hätte während der Verhandlungen. Ist das tatsächlich so schlecht gewesen? Sowohl die Sicht der Chefpiloten, des Managements als auch der AEROPERS.

Wie hat sich unsere Führung entwickelt?

Ich möchte hier einen Vergleich aus dem Militär bringen. Das Korps sind die Soldaten. Die Chefpiloten sind die Korporale. Im Militär schaut der Korporal für seine Truppe und verteidigt seine Truppe die Leute weiter oben. Wenn es in seiner Truppe nicht mehr läuft, dann stellt er sich zu ihnen. Und ich habe das Gefühl, dass das heute nicht mehr der Fall ist. Ich glaube nicht, dass die Chefpiloten zu unserem Chef gegangen sind und ihm gesagt haben, dass die Einflottung neuer Flieger so nicht oder nur schlecht funktioniert.

Was würdest Du Dir dann von unserer Führung wünschen?

Ich glaube, wir wären viel effizienter, wenn wir alle am gleichen Strang ziehen würden. Auch die Umschulung B-777 wäre viel einfacher gewesen. Ich glaube, das Korps hätte unter anderen Umständen eine Einflottungsvereinbarung mit weniger Frei- und Ferientagen problemlos akzeptiert, wenn wir sie danach wieder zurückbekommen hätten. Aber stattdessen versucht man, uns permanent zu drücken, und wir wehren uns, so gut es geht. Das gibt einfach sehr viel Reibungsverlust, der nicht notwendig wäre.

«Die Swissair war eine Familie, und bei der Swiss erlebe ich das leider nicht mehr so.»

1992



SWISS  **ALPA**
Airline Pilots Association

Welche Herausforderungen warten auf uns Piloten?

Viel mehr Automation wird es nicht mehr geben. Ich sehe die Gefahr eher in der Selektion. Ich befürchte, dass wir in Zukunft Leute weniger nach ihrer fliegerischen Begabung selektieren als vielmehr nach ihren Computerbedienungsfähigkeiten. Das heisst, man fliegt immer mehr automatisch und immer weniger von Hand.

Und das andere sind die Arbeitsbedingungen. Wenn man Salär und Freitage ändert, ändert man auch die Arbeiter. Man sieht das auch bei der Kabine. Es gibt immer mehr Leute, die kurze Rotationen bevorzugen, weil sie lieber so viel wie möglich zu Hause sind. 20-tägige Rotationen sind heute nicht mehr denkbar. Man würde keine Leute dafür finden. Und bei den Piloten ist zusätzlich die Gefahr, dass man immer Leute im Cockpit findet, die um jeden Preis fliegen wollen. Auch wenn sie die notwendigen Qualifikationen nicht mitbringen. Ich habe gegen Ende meiner Karriere auch noch die Selektion der Jungpiloten im Militär gemacht. Die Bewerber, die sich völlig auf den Pilotenberuf versteift haben, sind meistens durchgefallen. Es gibt einfach vieles, was man als Pilot mitbringen muss. Und wenn man seinen Horizont zu sehr auf eine Option beschränkt, fehlt oft einiges davon. Da sich die Arbeitsbedingungen verschlechtern, besteht die Gefahr, dass immer mehr solcher Leute ins Cockpit kommen. Wir sind damals als Captains selektioniert worden, nicht nur als Piloten. Ich hoffe, dass das auch heute noch so ist.

Worauf blickst Du besonders gerne zurück?

Sicher auf alle Umschulungen. Ich durfte einige davon machen, und sie waren alle Highlights. Und selbstverständlich die Destinationen. Die ganze Welt zu bereisen war wunderbar. Aber auch der Kontakt mit den Passagieren und den Leuten allgemein war besonders. Der fliegerische Aspekt ist natürlich auch irrsinnig schön. Nach 35 Jahren gehe ich immer noch gerne fliegen, und ich schätze es immer noch sehr. Und als Captain habe ich das Glück, die Stimmung an Bord gestalten zu können. Du kannst die Crew motivieren und mit tollen Leuten zusammenarbeiten. Es ist noch immer ein sehr schöner Job. Das ist vielleicht auch der Nachteil. Weil der Job so schön ist, machen wir einiges mit, um weiterarbeiten zu können. Aber der Job ist fantastisch, und ich hoffe, dass es so bleibt.

Was war anders, als Du es erwartet hattest?

Was man am Anfang wohl unterschätzt, ist der Aufwand für die Lizenzerhaltung. Es gilt, jedes Jahr einige Checks hinter sich zu bringen. Das macht den Job auch interessant. Wir haben nie ausgelernt, es ist aber auch ein konstanter Druck. Nach dem Check ist vor dem Check. Vielleicht realisieren viele Leute nicht, dass unsere Lizenzen immer zeitlich beschränkt sind. Aber allgemein gesprochen war der Job als First Officer eher so, wie ich es mir vorgestellt hatte, und der Job als Captain ist einfach zehnmal schöner als gedacht (lacht).

Was wird sich nie ändern?

Mittelfristig wird es weiterhin Piloten brauchen, und zwar pro Cockpit mindestens zwei. Fliegerisch wird es schön bleiben. Da kann man machen, was man will, das bleibt einfach schön. Sonnenaufgänge und Nachtanflüge sind etwas Besonderes. Genauso wie der Kontakt mit den Crews und den Passagieren. Eine weitere Konstante sind Unvorhersehbarkeiten. Das Wetter ändert sich permanent.

Und nach einem langen Flug nach Hongkong weiss man auch zwei Sekunden vor der Landung nicht, ob sie schön wird oder nicht. Der Job

ist jedes Mal ein wenig anders, es ist nie einfach nur Routine. Man muss jedes Mal kämpfen. Bis zum Touch-down oder sogar bis ans Gate. Das ist etwas sehr Schönes.

«Wir müssen für uns selbst schauen, und die einzige Möglichkeit, sich zu engagieren, ist die AEROPERS.»

Was möchtest Du nicht nochmal erleben?

Das Grounding. Aber abgesehen davon finde ich die Entwicklung der CRM-Aspekte bei uns im Cockpit sehr gut. Als ich angefangen habe, war links der Chef und irgendwo rechts der «Copi». Es waren selbstverständlich nicht alle Captains so. Dahin müssen wir nicht zurück.

Wie würdest Du den Pilotenjob beschreiben?

(Lange Pause) Es gibt zwei Aspekte. Du musst einerseits selbständig sein. Es passiert oft, dass man im Ausland alleine ist. In New York kommt es öfter mal vor, dass die ganze Crew verschwindet. Aber andererseits muss man ein sozialkompetenter Mensch sein. Nur so ist eine gute Zusammenarbeit gewährleistet. Und auf den langen Flügen ist es schon von Vorteil, wenn man sich ein wenig miteinander unterhalten kann. Man muss eine grosse Lernbereitschaft mitbringen. Wie bereits gesagt, gibt es viele Checks. Am besten geht man ohne irgendeine Erwartungshaltung heran und nimmt es, wie es kommt. Es ist ein superschöner Job. Und das Fliegerische ist genau so, wie man sich das vorstellt, einfach wunderbar.

Du würdest den Job also immer noch empfehlen?

Ich würde es immer noch jedem empfehlen. Als meine Tochter gesagt hatte, dass sie auch Pilotin werden wolle, habe ich natürlich gesagt, dass die Rotationen nicht mehr so sein würden, wie sie es mit mir erlebt habe. Es wird keine Vier-Nächter Tokyo geben oder zehn Tage in Hongkong. Aber der Job ist immer noch super, und wenn die Flugzeugtüre mal zu ist, dann ist man untereinander und hat es gut. Es ist einer der wenigen Jobs, wo man so einen Einfluss auf die Stimmung hat. Jedesmal ein neues Büro mit neuen Leuten, und wir sind dafür verantwortlich, die Musik zu machen. Und als Captain hast du deine 13 Leute und bist dafür verantwortlich, den Auftrag zu erledigen. Und wie du das machst, liegt ganz allein an dir. Das ist etwas ganz Tolles.

Wann sollte es dann definitiv vorbei sein mit der Fliegerei?

Ich glaube nicht, dass es ein fixes Alter dafür gibt. Als ich angefangen habe, hat man mir gesagt, dass ich etwa

1993



1994



28 Jahre arbeiten würde. Dann wäre ich mit 52 Jahren pensioniert worden. Aus 52 wurde 55, und aus 55 wurde 57, dann 58 und jetzt 60. Ich gehe jetzt mit 59 Jahren. Ich glaube, wir sollten es jetzt bei 60 belassen. Auch damit die jungen Leute eine Chance haben, unten einzu-steigen. Aber ich glaube auch, das wenn man mit 60 Jahren noch viel länger fliegt, sich gesundheitlichen Schaden zufügt. Es gibt für die gesundheitlichen Aspekte noch viel zu wenige Statistiken. Die MD-11 war der erste Flieger, der mit 12 oder 13 Stunden richtig lange in der Luft war. Das ist erst zirka 20 Jahre her. Wir haben also erst seit 20 Jahren Leute, die nonstop an die Destinationen fliegen und mit einer grossen Zeitverschiebung und kurzen Layovers wieder nach Hause kommen. Wir können noch gar nicht wissen, wie sich das auswirkt. Früher waren wir sehr lange unterwegs, und da gab es das eine oder andere Bier oder auch mal einen Whiskey. Das war gesundheitlich bestimmt auch nicht optimal (lacht). Ob das hohe Pensionsalter ein Fluch oder Segen ist, wird sich noch herausstellen.

Was kommt bei Dir als Nächstes, worauf freust Du Dich?

Ich freue mich darauf, Dinge zu tun, auf die ich früher keine Lust hatte. Zum Beispiel viertägige Städtetrips. Während meiner Karriere hatte ich keine Lust, gleich nach der Landung in den nächsten Flieger zu steigen. Ich habe die ganze Welt gesehen, und jetzt möchte ich Europa bereisen. Ausserdem habe ich viel an meinem Haus gearbeitet und möchte das jetzt auch ein wenig geniessen. Auf diese Dinge habe ich richtig Lust. Zusätzlich habe ich mit meinen Motorrädern und Autos auch genügend Hobbys. Und wenn es mir wirklich langweilig werden sollte, könnte ich immer noch das Haus verkaufen und ein neues anfangen zu bauen.

Natürlich werde ich gewisse Sachen an der Fliegerei vermissen. Es wird nie wieder so einfach sein, zu reisen. Man fliegt nach Hongkong, wird mit dem Bus abgeholt, und das Hotelzimmer steht bereit. Und durch das viele Fliegen müssen die Aufenthalte auch nicht so vollge-laden sein. Man kann auch einfach mal am Hotelpool liegen, ohne das Gefühl zu haben, dass man etwas verpasst. Ich habe bei der Militärfliegerei auch gedacht, dass ich sie vermissen werde. Aber als ich dann fertig war, war es für mich okay. Es war eine super Zeit, aber dann kam etwas anderes. Und so wird es vielleicht auch bei der Swiss sein. Ich hatte eine wundervolle Karriere ohne grosse Vorfälle. Dann gehe ich mit dem Gefühl, meinen Job richtig gemacht und das Beste gegeben zu haben.

Was würdest Du gerne noch loswerden?

Wir hatten früher von der AEROPERS Tabellen, die gezeigt haben, wie viele Freitage eine Rotation ergeben sollte, um gesundheitlich im grünen Bereich zu bleiben. Ich habe das Gefühl, dass das ein wenig in Vergessenheit gerät. Das birgt die Gefahr, dass es irgendwann nicht mehr möglich ist, 100-prozentig zu fliegen, oder eine ganze Karriere lang. Das fände ich traurig. Aber ich hoffe, dass alle, vor allem die Jungen, am Schluss genauso den Plausch gehabt haben wie ich!

Vielen Dank, Patrick!



Peter Chizzali-Bonfadin

Flugstunden

- Zirka 200, davon 80 auf Airbus

Flugzeugtypen

- Diamond DA40
- Piper Warrior
- Piper Seminole
- Diamond DA42
- Airbus A320

Geburtsdatum

- 27. Juli 1991

Peter, warum bist Du Pilot geworden?

Mein Grossvater war Privatpilot, und das Fliegen hat mich von klein an fasziniert. Seit ich fünf oder sechs Jahre alt war, hat mich alles um die Fliegerei interessiert. Ich war an einer Flugtechnik-Schule und danach zwei Jahre beim Militär als Helikopter-Mechaniker. Als es dann später darum ging, einen Beruf auszuwählen, war für mich eigentlich sofort klar, dass ich Pilot werden wollte.

Was sind die wichtigsten Qualitäten eines Piloten?

Ich denke, Verantwortungsbewusstsein ist sicher sehr wichtig. Wir tragen die Verantwortung für das Flugzeug, die Passagiere und die Crew. In diesem Zusammenhang ist auch Management eine wichtige Voraussetzung. Es gibt neben den bereits genannten noch viel mehr Schnittstellen, die alle koordiniert werden müssen. Da bin ich momentan echt froh, dass die Captains das in die Hand nehmen. Und selbstverständlich sind die Flying Skills von grosser Bedeutung. Ich denke, viele unserer Passagiere wissen gar nicht, wie viel wir von Hand fliegen und wie anspruchsvoll das sein kann.

Was erwartest Du von einem Captain?

In der jetzigen Phase brauche ich noch Coaching und Hilfestellung. Auch für später hoffe ich, noch viel von den Captains lernen zu können. Aber generell betrachtet ist es anspruchsvoll, als Captain das richtige Mass zu finden zwischen Leadership und Kollegialität. Bei uns ist die Hierarchie flach, aber es gibt sie nichtsdestotrotz. Ich wünsche mir daher, dass ein Captain seine Führungsrolle ausstrahlt, ohne dass es eine One Man Show wird. Das gilt, denke ich, der Kabinen-Crew gegenüber

1995



genauso. Das Flugzeug endet nicht an der Cockpittüre, und den Kollegen und Kolleginnen hinten gebührt der gleiche Respekt wie uns auch.

Wenn wir nun die Verbandsaktivität betrachten, was sind die Wünsche an das Korps und speziell an Dein Alterssegment?

Ich denke, ein Mindestmass an Erfahrung ist eine Voraussetzung, um sich sinnvoll im Verband engagieren zu können. Gleich nach dem Final Check für den Vorstand zu kandidieren ist wohl etwas hoch gegriffen. Aber jeder von uns hat Vorstellungen davon, wie er sich die Zukunft der Firma vorstellt. Und diese Vorstellungen müssen eingebracht werden, damit sich etwas bewegen kann. Und weil es verschiedene Interessengruppen gibt, ist es auch wichtig, dass sich Leute aus meinem Segment engagieren können, wenn sie das möchten.

Was wünschst Du Dir von unserem Verband?

Er sollte unsere Interessen vertreten. Was im ersten Augenblick offensichtlich klingt, ist gerade wegen der verschiedenen Interessengruppen gar nicht so einfach. Für mich als frischen «Copi» ist selbstverständlich die Arbeitsplatzsicherheit enorm wichtig. Vielleicht muss man dafür einen Trade-off in Kauf nehmen, was Freitage angeht. Aber ich kann mir gut vorstellen, dass sich meine Interessen mit der Zeit verschieben werden. Es liegt an der Verbandsführung, diese Interessen unter einen Hut zu bringen, sodass es am Schluss für alle mehr oder weniger stimmt. Und über solche Vorgänge möchte ich auch auf dem Laufenden gehalten werden. In Anbetracht der Zusammenlegung der Korps, die im Raum steht, wird es auch wichtig sein, den Zusammenhalt in diesem neuen Korps herzustellen und zu stärken. Wenn wir es hinbekommen, uns als Einheit zu formieren, dann können wir einiges erreichen. Diese Einheit zu fördern liegt unter anderem auch am Vorstand.

Was hältst Du von unserem neuen GAV?

Obwohl ich erst seit Kurzem dabei bin, ist es auch für mich offensichtlich, dass das ein heisses Thema ist. Als junger Pilot mit einer MPL-Lizenz ist man erst mal froh, dass man einen Vertrag hat. Aber kaum hat man einen Vertrag, kommt schon der nächste und optimierte. Ich bin froh, dass das Gehalt gleich geblieben ist. Für mich ist das Fünf-Tage-Arbeit-zwei-Tage-frei-Modell aber kritikwürdig. Natürlich habe ich noch wenig Erfahrung und werde noch instruiert. Daher habe ich ein hohes Arbeitspensum an meinen freien Tagen. Ich bin daher sehr glücklich darüber, wenn im Plan momentan noch 4/3 steht statt 5/2. Aber ich denke, nach der Line-intro wird das schon hart. Das ist für mich der grösste Knackpunkt im Vertrag. Ich kann mich nur auf die Erfahrung anderer verlassen. Aber soweit ich weiss, hatten wir dieses Modell schon mal, und es hat schon mal nicht funktioniert.

Was wünschst Du Dir vom Management und von der Flottenführung?

In Zeiten, wo die Firma expandiert, wir uns brandneue Flugzeuge leisten können, Gewinn schreiben und der Ölpreis niedrig ist, finde ich es wichtig, dass die Mitarbeiter auch etwas zurückbekommen. Irgendeine Form von Anerkennung ist angebracht, auch wenn das Marktumfeld bestimmt nicht einfach ist. Die Swiss als Ganzes macht einen guten Job, und die Arbeiter sollten davon auch etwas spüren.

Mit der Flottenführung hatte ich noch keinen Kontakt. Momentan sind meine Ansprechpartner vor

allem die Fluglehrer. Aber generell ist es ein Geben und Nehmen. Solange wir unseren Job so machen, wie es von uns erwartet wird, dürfen wir auch die

«Wenn wir es hinbekommen, uns als Einheit zu formieren, dann können wir einiges erreichen.»

dafür notwendige Unterstützung erwarten. Ausserdem wünsche ich mir Fairness im Umgang mit uns. Ich muss aber klar sagen, dass ich den Eindruck habe, dass mit uns absolut fair umgegangen wird. Man wird nicht alleingelassen, wenn es mal Probleme gibt. Aber man kann sich auch ruhig mal melden, wenn es etwas Positives gibt. Ich habe generell das Gefühl, dass mir die Türe zum Flottenbüro offen steht.

Welche Herausforderungen warten auf uns Piloten?

Neben einigen anderen Herausforderungen haben wir wohl unter der Erosion unseres Berufsbildes zu leiden. Vor 30 Jahren hätte kein Passagier uns je als Busfahrer bezeichnet. Ich denke, wir müssen daran arbeiten, dass man in uns mehr sieht als Sonnenbrillenträger und Autopilotenüberwacher. Wir werden nicht einfach dafür bezahlt, herumzureisen. Es ist ein fantastischer Job, der viele positive Aspekte hat. Aber es ist ein seriöser und anstrengender Beruf, und das sollten unsere Passagiere auch wissen. Wir sind letztendlich für ihre Sicherheit verantwortlich.

Und natürlich kommen wirtschaftlich einige Herausforderungen auf uns zu. Die Golf-Carrier sind sicher ein Thema. Der Wettbewerb ist verzerrt, und da ist eine Reaktion der gesamteuropäischen Politik notwendig. Der Luftverkehr schafft viele und gut qualifizierte Arbeitsplätze, und die müssen erhalten bleiben. Und wir müssen mit diesen Arbeitsplätzen dann auch vernünftig umgehen. Ich sehe da die Automation als einen Fortschritt mit Risiko. Ich denke, wir Piloten freuen uns alle, wenn wir auf der Strecke einen Visual Approach fliegen können. Aber es ist auch wichtig, dass wir es weiterhin dürfen. Nur so bleiben unsere Flying Skills auf dem Niveau, auf dem sie sein sollten. Die Forschung, auch im Bereich Human Factors, scheint mir aber auch in die richtige Richtung zu gehen.

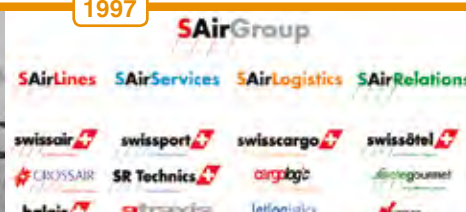
Worauf freust Du Dich besonders?

Auf die erste Rotation ohne Qualifikation (lacht). Aber worauf ich schon lange hingefiebert habe, war den Airbus zu fliegen und die ersten Passagiere zu befördern. Als ich nach meinem ersten Flug die Passagiere verabschiedet habe, stand ich mit einem riesigen Grinsen da.

1996



1997



1998



Die stiegen aus, ohne gemerkt zu haben, dass das gerade mein erster Flug war. Nach meinen ersten fünf Wochen Flugdienst freue ich mich auf die Abwechslung, die mir das Kurzstreckenleben bieten wird. Und ich bin natürlich auch auf die Langstrecke gespannt. Im Moment gibt es eigentlich nichts, worauf ich mich nicht freue. Ich geniesse all die neuen Erlebnisse so sehr, dass ich kaum mehr Kapazität habe, mich auf Dinge zu freuen, die erst in fünf oder zehn Jahren passieren werden. Ich bin froh, dass ich das machen kann, was ich schon seit meinem fünften Lebensjahr machen wollte.

Was ist anders, als Du es erwartest hast?

Ich kann es eigentlich nur mit meiner Ausbildungsphase vergleichen. Es weht ein anderer Wind in der Firma. Es wird deutlich mehr von einem erwartet, aber dafür weiss man jetzt viel eher, woran man gerade ist. Das hat mir an der SAT gefehlt. Am Schluss blieb einem oft nur die Selbsteinschätzung. Bei der Swiss habe ich dank des Qualifikationssystems einen viel besseren Eindruck von meiner Leistung. Ich fühle mich insgesamt bei der Swiss viel wohler als während der Schulung.

Während der Ausbildung hatten wir alle auch das Gefühl, dass wir am Ende dann sozusagen alles wissen würden. Das findet so definitiv nicht statt. Jeder Flug ist ein neuer Flug, und jeden Tag lernt man dazu. Und die Zusammenarbeit aller Schnittstellen ist beeindruckend, und der Teamspirit gefällt mir. Es gibt einen guten Grund, warum einem während der Ausbildung immer wieder gesagt wird: Freu Dich, wenn Du auf der Strecke bist.

Was, glaubst Du, wird sich nie ändern?

(langes Schweigen). Ich hoffe, dass die Sicherheit immer an erster Stelle sein wird. Vor wirtschaftlichen Interessen und vor dem Lärmschutz. Da haben alle Beteiligten ein Recht darauf. Also wir, die Kabine und die Passagiere. Die Passagiere sollten davon ausgehen können, dass die Piloten die bestmögliche Ausbildung erhalten haben. Natürlich gibt es wirtschaftlichen Druck. Aber die Rechnung darf nicht mit dem spitzesten Kugelschreiber gemacht werden.

Worauf blickst Du mit Besorgnis?

Ich möchte da an meine vorherige Antwort anschliessen. Zürich ist unsere Homebase, und der Platz ist

beschränkt. Und ich denke, politisch wird einiges gemacht, das weder der Effizienz noch der Flugsicherheit dienlich ist. Lärmschutz ist auch hier ein Thema. Selbstverständlich haben die Anwohner auch ein Recht darauf, gehört zu werden, und die Politik muss sich um die Interessen aller kümmern. Aber Sicherheit geht meiner Meinung nach einfach vor. Und da sehe ich in Zürich, dass Prioritäten nicht immer richtig gesetzt werden.

Wie würdest Du den Job beschreiben?

Es ist einfach der beste Job, den man sich vorstellen kann. Ich habe für mein Alter doch schon einige Jobs gemacht, und keiner hält dem Vergleich stand. Es ist ein sehr vielseitiger Job. Man erlebt sehr schnell sehr vieles und arbeitet mit vielen verschiedenen Menschen zusammen. Obwohl ich mir manchmal wünsche, dass die Kabinenbesetzung seltener wechseln würde. So könnte man sich besser kennen lernen und ein stärkeres Team bilden. Teamarbeit wird grossgeschrieben. Es geht nicht ohne den neben, hinter und unter einem. Es braucht viele Leute an ganz verschiedenen Stellen, um ein Flugzeug von A nach B zu bewegen. Mit all diesen Menschen muss man zusammenarbeiten wollen und können. Und in der kleinsten Einheit sind wir vorne im Cockpit zu zweit. Und auch in Zukunft sollten wir mindestens zu zweit sein. Es gibt das schöne Rechenbeispiel aus dem CRM-Kurs: $1 + 1 = ?$. Eins plus eins muss nicht immer zwei ergeben, aber unser Job ist anspruchsvoll genug, dass es mindestens zwei geben muss.

Würdest Du den Job weiterempfehlen?

(wie aus der Kanone geschossen) Ja! Uneingeschränkt. Aber man muss sich vorher bewusst sein, welche Einschränkungen der Job mit sich bringt.

In welchem Alter wirst Du pensioniert?

Es wäre schön, wenn es noch zweistellig wäre (lacht). Ich denke, mit 65 Jahren oder sogar mehr. Wir werden alle immer älter, und daher müssen wir auch ein bisschen länger arbeiten. Mit höherem Alter ist irgendwann die Fitness limitierend, und spätestens dann muss Schluss sein.

Vielen Dank, Peter. ●

Anzeige



- Rückenschmerzen?
- Kopfschmerzen?
- Narbenstörfelder?
- Schlafstörungen?

Mind Body Soul

Ganzheitliche Gesundheitspraxis

Angela Lemberger (Pflegefachfrau HF)
079 323 51 88
Praxis in Volketswil
www.mindbodysoul.ch

Akupunkt-Massage
■ Dorn-Therapie
■ Body Detox



1999



Die AEROPERS-Präsidenten

23 gewählte Präsidenten haben die AEROPERS in ihrer 70-jährigen Geschichte geleitet. Die Bilder der Präsidenten kann man in der Timeline am unteren Heftrand auf den erwähnten Seiten finden.

1945 - 1949	Robert Fretz	2	1986 - 1990	Heiner Spörri	26
1950 - 1951	Anton von Tschanner	5	1990 - 1995	Ernst Scharp	28
1951 - 1953	Walo Ris	6	1995 - 1998	Peter Nagl	31
1953 - 1954	Horst Siefried	7	1998 - 2000	Christoph Huber	32
1954 - 1959	Aldred Sooder	7	2000 - 2003	Markus Jöhl	34
1959 - 1960	Rudolf Hofer	11	2003 - 2006	Christoph Flügel	36
1961 - 1970	Alfred Sooder	13	2006 - 2008	Christian Frauenfelder	37
1970 - 1974	Hanno Hürzeler	18	2008 - 2009	Roger Reuteler	37
1974 - 1977	Hans-Rudolf Amsler	20	2009 - 2012	Rolf Odermatt	38
1977 - 1981	Hano Hürzeler	22	2012 - 2014	Markus Grob	38
1981 - 1984	Eduard Brunner	24	2014 - 2015	Rolf Odermatt	39
1984 - 1986	Jürg Schmid	26			

Anzeige



HERZLICHE GRATULATION ZUM JUBILÄUM
DAS AKERET-TEAM WÜNSCHT ALLES GUTE

SINCE 1945
AEROPERS

AKERET DRUCK AG

Wallisellenstrasse 2 | 8600 Dübendorf | www.akeret-ag.ch

Wir machen für Sie *E/MDRUCK*.

2000



2001



Helsana

Die Krankenversicherung der Schweiz.

Herzlichen Glückwunsch

Die Krankenversicherung der Schweiz gratuliert AEROPERS-SwissALPA herzlich zum 70. Jubiläum.

Für die Zukunft wünschen wir Ihnen gesunde Aussichten. Auch bei unseren Beratern steht Ihre Gesundheit im Mittelpunkt. Gerne erstellen wir Ihnen eine Versicherungsofferte, die zu Ihren Wünschen und Bedürfnissen passt. Zu Konditionen, die Ihnen gefallen werden. Mehr erfahren: 0844 80 81 82 oder helsana.ch



2002



Zeitreise

Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts. Aus aktuellem Anlass nur aus dem Gründungsjahr der AEROPERS. Von Januar bis Dezember ...

Text: Christoph Jordan

... vor 70 Jahren

Die International Air Transport Association (IATA) ist die Vereinigung der Luftfahrtgesellschaften und hat ihren Sitz in Montreal und einen Zweitsitz in Genf. Vorgespräche zur Gründung der «neuen» IATA gab es bereits während der Chicagoer Konferenz von 1944. Die Gründung fand dann am 19.4.1945 in Havanna statt. Die IATA sah sich als NGO, also privatwirtschaftlichen Verband. Ihre Gründungsmitglieder waren allerdings grösstenteils in Staatseigentum. Durch ein kanadisches Gesetz bekam sie am 18.12.1945 den Status einer «Incorporated Association».

Die IATA besteht aus einer jährlichen Hauptversammlung und einem Verwaltungsausschuss. Sie verfügt zudem über drei Regionalkonferenzen zur Tarifbestimmung, die autonom und unabhängig von der Rahmenorganisation arbeiten. Ausserdem gehört ihr das «IATA Clearing House» in Genf, das die gesamte Abrechnung zwischen den Mitgliedern abwickelt. Der Verband bezeichnet sich als demokratische Organisation. Allerdings sind die Machtverhältnisse innerhalb der Organisation durch die Grössenunterschiede der teilnehmenden Airlines enorm. Vertragsbrüche werden als unlauterer Wettbewerb angesehen und mit Geldstrafen geahndet.

Auch die IATA besass in der «International Air Traffic Association» eine Vorgängerin, die 1919 in Europa

gegründet wurde und vor allem praktische Probleme der Navigation löste und über juristische Probleme beriet.

... vor 70 Jahren

Der Pilatus-P-2-Trainer wurde als eines der ersten Flugzeuge der Pilatuswerke auf eigenes Risiko entwi-



Pilatus P2-05.

ckelt. Der Trainer bestand aus diversen Baugruppen, die aus der Messerschmitt-Me-109-Serie stammten. Dies, um die Kosten zu reduzieren. Noch während des Zweiten Weltkriegs, am 27. April 1945, fand der Erst-

flug des Prototypen P-2-01 statt. Die anschliessende Erprobung verlief positiv. So bestellte die Schweizer Luftwaffe 1947 eine Serie von 26 Maschinen des leicht verbesserten Typs P-2-05. 1948 wurde eine zweite Serie in Auftrag gegeben. Im Gegensatz zu den schon im Einsatz stehenden Flugzeugen handelte es sich dabei um bewaffnete Trainingsflugzeuge. 54 Flugzeuge wurden an die Schweizer Fliegertruppen ausgeliefert. 1981 wurden die Maschinen ausgemustert und an Privatpersonen verkauft. Der Pilatus P-2 hat auch eine cineastische Karriere vorzuweisen, flog eines dieser Flugzeuge doch in Steven



IATA-Logo zum 70-jährigen Jubiläum.

2003



2004



2005



Spielbergs Film «Indiana Jones» als deutsches Jagdflugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg.

... vor 70 Jahren

Bereits in seiner Jugend ein begeisterter und begabter Segelflieger, trat der Pilot Ernst Hartmann im Oktober 1940 im Alter von 18 Jahren freiwillig in die Luftwaffe ein. In der Luftkriegsschule Berlin-Gatow und der Jagdfliegerschule II ausgebildet, hatte er das grosse Glück, eine gründliche Friedensausbildung durchlaufen zu können. Im Oktober 1942 wurde er als Leutnant zum Jagdgeschwader 52 an die Ostfront kommandiert. Bereits früh hatte Hartmann seine eigene Luftkampf-taktik angewendet. Er flog mit seiner Messerschmitt Bf-109 so nah wie möglich an den Gegner heran, wartete bis zur letzten Sekunde und jagte dann einen einzigen, tödlichen Feuerstoss in die feindliche Maschine. Diese Taktik hatte den Vorteil der maximalen Durchschlagskraft und des niedrigen Munitionsverbrauchs, brachte als Nachteil aber auch des Öfteren Schäden durch abgesprengte Flugzeugteile des Gegners mit sich. Viermal musste Hartmann im Laufe des Kriegs aufgrund solcher Schäden notlanden. Diese Angriffsart wurde zu seinem Markenzeichen. Seine letzten Abschüsse erzielte «Bubi» im April und Mai 1945 über der Tschechoslowakei. Am 8. Mai 1945, dem Tag der deutschen Gesamtkapitulation und des Kriegsendes in Europa, schickte Hartmann mit einer russischen Jak-11 über Brünn seinen 352. und letzten Gegner in die Tiefe. Viele Luftkriegshistoriker



Hartmanns Messerschmitt Bf 109.

sehen diesen Luftsieg als den allerletzten der deutschen Luftwaffe an. Erich Hartmann steht mit 352 bestätigten Luftsiegen zwischen November 1942 und Mai 1945 unangefochten an der Spitze der Luftkriegsgeschichte. Das Ass der Asse hatte in ebenfalls ungeschlagenen 1404 Jagdeinsätzen nie einen ihm anvertrauten Flieger-

kameraden verloren und ist trotz all seiner 825 Luftkämpfe nie verwundet worden.

... vor 70 Jahren



B-29 «Enola Gay» nach ihrem Einsatz.

Die «Enola Gay» war der B-29-Bomber, der die erste Atombombe transportierte, die je in einem Konflikt eingesetzt wurde. Am 6. August 1945 steuerte die Besatzung der B-29 Superfortress das Flugzeug in grosser Höhe über die japanische Stadt Hiroshima und warf die zerstörerische Bombe ab. Die Bombe ist auch unter dem Namen «Little Boy» bekannt. Die «Enola Gay» war der 509th US Army Air Force Composite Group zugeordnet und flog ihre Einsätze von Tinian, einer Basis auf der Marianen-Inselgruppe. Neben der «Enola Gay» gab es noch 14 weitere B-29-Bomber, die für den Einsatz von Atombomben umgerüstet worden waren. 13 dieser Maschinen kamen glücklicherweise nie zu einem Einsatz. Eine der umgebauten Maschinen, die «Bockscar», warf drei Tage nach dem Einsatz der «Enola Gay» eine weitere Atombombe auf die japanische Stadt Nagasaki ab. Die Maschine war erst kurz vor dem Abwurf in Nebraska für den Transport von Atomwaffen umgerüstet worden. Am 15. August 1945 kapitulierte Japan, und der Zweite Weltkrieg endete auch im Pazifik.

Die Flugzeuge sind derzeit in der Aussenstelle des Smithsonian Luft- und Raumfahrtmuseums Washington DC in der Nähe des Flughafens Dulles ausgestellt.

... vor 70 Jahren

Schon vor 1945 hatte American Export Airlines (AEA) mit Flugbooten des Typs Sikorsky VS-44 den Transatlantikdienst von New York nach Lissabon über Foynes (Irland) eröffnet. Im Winter verlief diese Route über Port of Spain oder Bermuda und weiter nach Bathurst. AEA erstand im September 1945 aus Überschussbeständen der US Airforce sechs Douglas C-54 Skymaster. Damit führte sie am 24. Oktober 1945 ihren ersten kommerziellen Transatlantikflug von New York nach London durch. Dies war

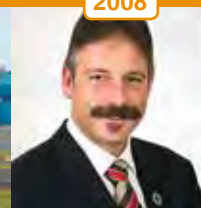
2006



2007

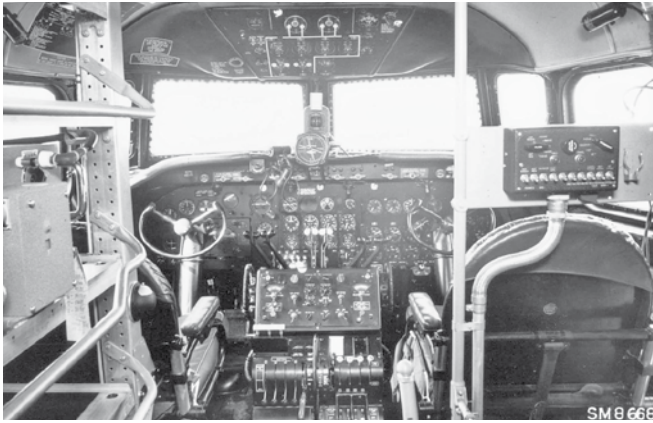


2008



2009





Im Cockpit einer Douglas C-54.

zugleich der erste fahrplanmässige Transatlantikflug mit Landflugzeugen. In Grossbritannien mussten die Maschinen Hurn Airport in der Nähe von Bournemouth anfliegen, weil der Londoner Flughafen noch nicht wieder für den Flugbetrieb eingerichtet worden war.

Am 10. November wurde AEA in American Overseas Airlines (AOA) umgewandelt, und ab 5. Dezember fusionierten sie mit American Airlines. Schon bald erweiterten sich AOAs Zielflughäfen in den USA um Chicago, Washington sowie Philadelphia, und im Februar 1946 eröffnete die Gesellschaft Dienste nach Skandinavien und in die Niederlande. Im Mai folgten Berlin und Island. AOA expandierte zu stark und wurde angesichts steigender Kosten von American am 25. September 1950 an Pan American World Airways weiterverkauft. ●

... in 70 Tagen



«Also Jungs: um 10 Uhr bei Blocher im Albisgütli zur Morgartenfeier, um 13 Uhr im Landesmuseum zum Gedenken an Marignano und um 17 Uhr zurück im Albisgütli zum AEROPERS-Jubiläum. Alles klar?!»

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	ATC-Piloten-Stamm
24. - 28.8.2015	29.8.2015: Fest - 70 Jahre AEROPERS	25.8.2015	Sommerpause
20. - 25.9.2015		29.9.2015	29.9.2015
26. - 30.10.2015		27.10.2015	27.10.2015
23. - 27.11.2015		24.11.2015	24.11.2015

Der **Pensionierten-Stamm** findet im **Restaurant des Fliegermuseums**, Überlandstrasse 255, 8600 Dübendorf, statt.
Zeit: ab 14 Uhr.

Der **ATC-Piloten-Stamm** findet im **Radisson Blu Hotel, Angels' Wine Tower Bar**, statt.
Zeit: ab 17 Uhr

2010



2011



2012



Civilized Thinking

70 Jahre, 23 Präsidenten und ein paar Verse

Seit 1945, als die Aeropers mit 35 Mitgliedern gegründet wurde, haben 23 Präsidenten die Geschicke des Verbands geleitet. Das macht dann durchschnittlich zirka drei Jahre pro Präsident. Bei näherer Betrachtung der Chronik sind es allerdings nur 20 verschiedene Namen, weil drei von ihnen später noch ein zweites Mal angetreten sind. Über ihre Motivation lässt sich nur spekulieren; vielleicht war ihnen das Nurpilotendasein zu langweilig, oder sie waren von der eigenen Unersetzlichkeit überzeugt, oder sie sind von den Mitgliedern sanft dazu genötigt worden.

Ganz viel früher, in den goldenen Zeiten des rentablen, regulierten Luftverkehrs, als man die Swissair *eine fliegende Bank* nannte und es angeblich jährlich Lohnerhöhungen gab, mehr Freitage, eine Gebeleia und nur etwa alle gefühlten 20 Jahre einen neuen GAV (jeweils doppelt so gut wie der alte), da war das Amt des Verbandspräsidenten noch allseits sehr beliebt; geachtet bei den Mitgliedern, gefürchtet beim Direktorium. Und es konnte schon mal vorkommen, dass einer nach Ablauf der Amtsperiode direkt in eine Kaderstelle beim Arbeitgeber wechselte. Was heute kaum mehr vorstellbar ist, oder sagen wir es mal so: Eine Führungsfunktion bei der IT-Support-Abteilung oder ein Head of Task Force zur Einführung der neuen SOP-Tranche 17 würde noch knapp drinliegen. Heute ist der Präsident halt mehr eine Art Hardcore-Masochist, der sich bei allen so richtig unbeliebt macht, da er selbstredend weder allzu sehr auf die Partikulärinteressen jedes einzelnen Mitglieds noch auf die überrissenen Pekuniärforderungen des Managements eingehen kann. Am längsten hat es übrigens der Sooder Alfred ausgehalten, nämlich ganze 15! Jahre in zwei Amtsperioden. Die kürzeste Amtszeit dauerte bloss acht Monate, aber immerhin hat jener Kurzpräsi nebenher ein ausgezeichnetes Bier gebraut.

Seit je hatten auch die Sekretäre im Verband eine wichtige Rolle inne, sorgten sie doch für eine gewisse Kontinuität und hüteten das Telefon, wenn der Vorstand gerade am Fliegen war. Sie waren schon bald eigentliche Generalsekretäre mit einer Machtfülle, wie sie sonst nur noch bei der UNO, der FIFA und in Nordkorea vorkommt; deshalb heissen sie heutzutage Geschäftsführer. Man kann sich gut vorstellen, dass es für diese Aufgabe eine ordentliche Portion an Flexibilität braucht, um nicht nach jeder Erneuerungswahl und damit verbundener strategischer Kehrtwende den Verstand oder wenigstens das Verständnis zu verlieren. Diese Fähigkeit hat wohl dazu geführt, dass Einzelne von ihnen nach erfolgtem Ausstieg den erfolgreichen Aufstieg geschafft haben: Einer wurde Sicherheitsdirektor in Bern, der andere Kompensationsdirektor bei der Swiss. Henning macht es jetzt auch schon seit sieben Jahren; genau viermal länger hingegen ist Dodo als Assistentin bereits dabei: Hut ab vor solch unerschütterlicher Konstanz!

Grosse Jubiläen sollen gebührend gefeiert werden. Während das 20-jährige im Casino Zürichhorn stattfand und

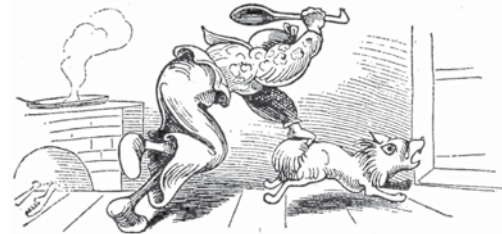


das 50-jährige im Kongresshaus, wird nun das 70-jährige im Albisgüetli zelebriert: Vom Ort des sündigen Glücksspiels über den Saal der eleganten Bälle jetzt also zum rustikalen Wallfahrtsort der Blocherianer, dem Tempel von Volkstanz und -partei sowie Austragungsort des martialischen Knabenschliessens. Ist die Wahl des Festplatzes eine symbolische Geste oder ein versteckter Wink mit dem Zaunpfahl?

Jedenfalls hat 1995, kurz vor dem legendären Bruggisser-Aufschwung, am trotz (oder dank) der Krise umso rauschenderen Jubiläum ein damaliger Jungpilot die Ballade von «Marx und Moritz» vorgetragen, eine Wilhelm Busch-Coverversion. Wobei es sich bei Marx um einen einstigen, subkompetenten Personalchef handelte und bei Moritz um einen visionären Airline-Gründer, die beide als ausgesprochene Freunde und Förderer der Swissair-Pilotenschaft galten. Und von denen der eine dann im knapp sechs Jahre später stattfindenden Grounding eine Heldenrolle spielen sollte.

Ein Kürzestausschnitt möge illustrieren, wie sich die Zeiten doch zum Guten gewendet haben!

*Ja, Frau Swissair hat gelitten,
Die Situation war ihr entglitten:
Ihre Bilanz war dunkelrot;
Schuld daran nur der Pilot,
Und Frau Swissair in der Not
Haut fast den Aeropersli tot.*



*So schlägt sie mit der grossen Kelle
Auf des armen Hundes Felle;
Laut ertönt sein Wehgeschrei
Denn er fühlt sich schuldenfrei.*

Wenn man für das anstehende Jubelfest wiederum ein Busch-Gedicht suchen müsste, um es situationsgerecht zu verhunzen, käme vielleicht «Hans Huckebein, der Unglücksrabe» infrage.

Oder wie wär' es mit: «Der kluge Kranich?»

*Du, Harry, rief der Oberkranich,
Bei den Piloten, da ermahn' ich
Dich ernstlich, halt dich stramm und pass
Gehörig auf, sonst gibt es was!*



pk2

2013



2014



2015



Exklusives Angebot für Mitglieder der AEROPERS-SwissALPA

Wir gratulieren herzlich
zum 70-Jahre-Jubiläum!

3 gute Gründe dafür, den CAP Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex® abzuschliessen.

Mit der CAP haben Sie ausgewiesene Spezialisten an Ihrer Seite, die Ihnen schnell und effizient helfen. Zudem trägt die CAP die folgenden Kosten:

- Anwaltshonorare
- Prozessentschädigungen
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Strafkautionen
- Kosten für Expertisen
- Mediationskosten

1 Günstige Prämie – **50%** Spezialrabatt

2 Geldleistung bis CHF 600 000.– pro Schadenfall

3 Weltweite Deckung



www.cap.ch – a company of Allianz



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

Ich habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) auf www.cap.ch gelesen, bin Mitglied der Pilotenvereinigung SwissALPA und schliesse den privaLex® Global-Rechtsschutz ab:

- | | | | |
|---|------------------------------|---|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Mieter Familie | CHF 175.90 statt 351.80/Jahr | <input type="checkbox"/> Mieter Einzel | CHF 148.10 statt 296.10/Jahr |
| <input type="checkbox"/> Eigentümer 1 LS* Familie | CHF 199.50 statt 399.–/Jahr | <input type="checkbox"/> Eigentümer 1 LS* Einzel | CHF 171.70 statt 343.40/Jahr |
| <input type="checkbox"/> Eigentümer mehrerer LS* Fam. | CHF 232.10 statt 464.10/Jahr | <input type="checkbox"/> Eigentümer mehrerer LS* Einzel | CHF 204.20 statt 408.50/Jahr |

* Die Höhe der Mehrprämie für Wohneigentümer (Haus- bzw. Stockwerkeigentümer) hängt davon ab, ob Sie Eigentümer einer oder mehrerer selbstbewohnter Liegenschaften (z.B. Ferienhaus, Zweitwohnung) sind.

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

Gültig ab	(frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP)
Name/Vorname	
Adresse/PLZ/Ort	
Telefon/Mobile	Geburtsdatum
Datum Verbandsbeitritt	Mitgliedschaftsnummer
Ort/Datum	Unterschrift

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Postfach, 8010 Zürich, **Kontakt:** Tel. 058 358 09 09, capoffice@cap.ch

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen und Zusatz Bedingungen (AB/ZB) privaLex®, Global-Rechtsschutz, Ausgabe 02.2014. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit der AEROPERS-SwissALPA wird ausschliesslich über die Berufs-Rechtsschutzdeckung der bei der CAP versicherten Pilotenvereinigung gewährt. 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.

The President's Voice

Der Pilotenverband AEROPERS feiert sein 70-jähriges Bestehen. Dies ist ein guter Anlass, einmal von der Vergangenheit bis in die Zukunft zu reflektieren. So sind die heutigen Flugzeuge, verglichen mit früher, zwar deutlich grösser. An der äusseren Form hat sich dagegen nicht viel geändert. Rumpf, Flügel und Leitwerk sind geblieben. Ganz anders im Inneren des Flugzeugs: Im Cockpit sind die Arbeitsplätze des Funkers, Navigators und Flugtechnikers gänzlich verschwunden. Deren Aufgaben erledigen ein paar Computer, und deren Verantwortung tragen nun auch die Piloten. Augenfällig ist auch die Entwicklung bei den Instrumenten im Cockpit: Die unzähligen, meist runden Anzeigen mit ihren unüberschaubaren Marken und Zeigern sind grossflächigen Flachbildschirmen gewichen, Hebel und Schalter haben beleuchteten Druckknöpfen Platz gemacht, und einer konsequenten Logik folgend, sind teilweise auch die sperrigen Steuersäulen zwischen den Beinen der Piloten durch handliche Joysticks auf der Seite ersetzt worden.

Auch bei den Piloten ist auf den ersten Blick vieles beim Alten geblieben. Früher wie heute tragen sie in dunklem Ton gehaltene Uniformen mit goldenen Tressen und Verzierungen, dazu weisse Hemden mit goldgestreiften Patten. Nur der Hut, der früher sogar mit Stolz während des Fluges getragen wurde, ist heute vielerorts verschwunden. Bei genauerer Betrachtung fallen dann doch noch wesentliche Unterschiede auf. Bezahlten früher die grossen Fluggesellschaften die Ausbildung der Piloten, drücken die meisten Piloten von heute zu Beginn ihrer Karriere Ausbildungsschulden in der Höhe von mehreren zehntausend Franken. Dabei sind auch die Löhne heute tiefer, unter Berücksichtigung der Kaufkraft sogar deutlich. Arbeits- und Freizeit richten sich je länger, desto mehr nach dem gesetzlich überhaupt noch Zulässigen, die wohlverdienten Ferien mit der Familie sind alles andere als garantiert. Auch am Arbeitsplatz selber ist es nicht einfacher geworden. Die Aufgaben von damals fünf Mitgliedern der Cockpitbesatzung werden jetzt von nur noch zwei Piloten erledigt. Dabei hat sich die Zahl der Passagiere pro Flugzeug vervielfacht, und die Flugzeiten werden bis ans gerade noch erträgliche Limit gesteigert. Mit dem Einzug der Computer und der damit verbundenen Automation haben sich auch die Schwerpunkte in der Operation für die Piloten weg vom manuellen Fliegen zum Programmieren und Überwachen der Systeme verschoben.

Die Entwicklung der Technologie hat sich unmittelbar auf die Arbeit im Cockpit ausgewirkt. Parallel dazu ist der Kostendruck auf die Flugoperation

nach dem Ende der staatlichen Fluggesellschaften und dem Trend hin zum uneingeschränkten Marktzugang enorm gestiegen. War zu Beginn der Lini-enfliegerei die Flugsicherheit der treibende Faktor, stehen je länger, desto mehr die Kosten im Vordergrund. Früher war es die Haltung, dass Sicherheit so weit wie nur möglich zu gewährleisten ist, heute wird sie «gemanaged». Technologie und Kosten werden den Arbeitsplatz im Cockpit auch künftig massgeblich beeinflussen. Dies dürfen aber nicht die ausschlagenden Grössen in der Entwicklung sein. Wohin kritikloser Glaube an Technologie und selbstverantwortliches Managen der Sicherheit führen kann, hat die Menschheit mit der Atomkraft bereits erlebt. Auch Captain Sully Sullenberger proklamiert unmissverständlich: «Technology cannot replace pilots». Kein Autopilot wäre fähig gewesen, nach dem Ausfall beider Triebwerke seines Airbus die von ihm erfolgreich im Hudson durchgeführte Wasserung durchzuführen. Soll der Flugsicherheit Priorität beigemessen werden, muss sich die künftige Technologie den Bedürfnissen der Piloten anpassen und nicht umgekehrt. Dazu braucht es die von Sullenberger geforderte fundierte Grundausbildung und seriöses Training für Piloten.

1948, also vor fast siebzig Jahren, war die AEROPERS Gründungsmitglied der IFALPA, des weltweiten Verbands der Linienspilote. Von Beginn weg hat sich die IFALPA für die Flugsicherheit eingesetzt. Praktisch jede Regulierung der ICAO wurde und wird zu einem gewissen Grad durch IFALPA-Pilotenvertreter beeinflusst. Es ist seit damals noch wichtiger geworden, dass sich die Piloten auf nationaler, europäischer und weltweiter Ebene für die Sicherheit der Fliegerei einsetzen. Die gewinnorientierten Geldgeber hinter der Flugindustrie sind zu einem gewichtigen Gegenspieler geworden. Wir wollen gesund überleben, dagegen ist das Kapital an kurzfristigem Gewinn interessiert. Wie anders ist es denn zu erklären, dass die Industrie das Problem der kontaminierten Kabinenluft mit den vielen Vorfällen, Kranken und Toten leugnet und stillschweigt? Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Pilot mit dem Verkehrsflugzeug Suizid betreibt, ist statistisch gesehen verschwindend klein. In der Fliegerei gibt es technische Systeme, die mit einer weit grösseren Wahrscheinlichkeit versagen. Piloten wollen dasselbe wie die Passagiere: Einen sicheren Flug. So werden wir uns in der AEROPERS auch in den nächsten vielleicht 70 Jahren für eine fundierte und seriöse Ausbildung und gesunde Arbeitsbedingungen einsetzen, im Interesse und zum Wohle von uns und unseren Passagieren.

Rolf Odermatt, Präsident

Ende Artikel

Editorial

70 Jahre AEROPERS heisst auch über 60 Jahre «Rundschau». Ein Blick ins Archiv bringt dabei zutage, dass die Probleme, die uns heute beschäftigen, auch damals schon präsent waren. Angesichts der heutigen Revisionsflut oder der unsicheren Karriereplanung denkt man bei diesen Texten unweigerlich: «Wie früher!» So betitelt Marcel Bazlen auch seinen Beitrag.

Schon damals legten sich die damaligen Redaktionskollegen und sonstigen «Schreiberlinge» mit viel Elan ins Zeug. Ich möchte sie an dieser Stelle ganz herzlich grüssen und ihnen dafür danken! Freiwilliges Engagement in diesem Umfang ist nicht selbstverständlich. Jeder Text kann auch polarisieren. Die Autoren sind im Rampenlicht und exponieren sich.

Unter diesen Umständen freut es mich natürlich ausserordentlich, dass wir wieder junge Kollegen in der Redaktion begrüssen konnten. Unser Heft wäre im jetzigen thematischen Umfang ohne die tatkräftige und unermüdliche Mithilfe weiterer Textlieferanten nicht möglich. Sie kommen in meinen Editorials leider immer zu kurz. Darum, liebe Gaby, lieber Peter, Zbigi, Christoph, Dominique, Viktor und Henry: Euch allen auch ein ganz herzliches «Danggschön!» für Eure wertvolle und sehr geschätzte Mitarbeit. Christoph Jordan nimmt uns zu seiner letzten «Zeitreise» mit. Zehn Jahre seien genug, hat er gemeint. Das kann ich verstehen und bedanke mich dafür, dass er mir immer wieder vor Augen geführt hat, wie schnell die Jahre verstreichen.

Die besten Beiträge wären nichts, wenn nicht auch die Form und die Darstellung im Heft zum Lesen einladen würden. André ist bei dieser Arbeit nicht zu beneiden. Letzte Änderungen oder Anpassungen machen sein gestalterisches und kombinatorisches Layout-Kunstwerk oft wieder zunichte. Schon nur die Timeline an der Unterkante in diesem Heft kostete ihn viele Stunden. Ist es schliesslich gelungen, die Seiten ausgewogen zu füllen, macht sich unser Lektor ans Werk und verpasst dem Heft den letzten Schliff. Mit seiner langjährigen Erfahrung und Akribie, seinen humorvollen Randbemerkungen und aviatischem Sachverstand verblüfft er uns immer wieder. Herzlichen Dank!

Zuletzt bedanke ich mich bei den Fachkräften, die im Verlag und an den Druckmaschinen Hand anlegen. Erst hier wird aus Bits und Bites etwas Konkretes – ein Heft, das als Begleiter im Crewbag oder zu Hause für ein paar Monate als Lektüre dient.

Rückblick heisst auch Ausblick. Janos Fazekas hat zwei Kollegen zur AEROPERS befragt – der eine kurz vor der Pensionierung, der andere kurz vor dem Abschluss seiner Ausbildung zum Airbus-Piloten. Neben Fragen zur aktuel-

len Situation interessierten natürlich auch die Erwartungen an die Zukunft. Denn es ist schon wichtig, sich darüber Gedanken zu machen, wohin die Reise gehen soll.

Wie entwickelt sich die AEROPERS in den nächsten 70 Jahren? Was machen die Mitglieder mit ihrem Verband? Können sie sich einigen, geschlossen einer Meinung sein? Dem Management gegenüber konsensorientiert oder streitlustig auftreten? Dominik Haug skizziert ein Streitgespräch zweier Piloten mit unterschiedlichem Hintergrund und Wertvorstellungen.

Auf die nächsten 70 Jahre!

Jürg Ledermann

Grusswort

SWISS-CEO Harry Hohmeister

Herzliche Gratulation zum Verbandsjubiläum, liebe AEROPERS-Mitglieder, liebe SWISS-Pilotinnen und -Piloten!

70 Jahre Erfahrung, Engagement und Professionalität, die wir äusserst schätzen – tagtäglich!

Andere Berufsgruppen und Firmen – in und ausserhalb der Airline-Industrie – wären stolz auf einen Berufsverband mit so viel Tradition und Substanz. Und was für den Verband gilt, darf ich gerne auch an Sie, liebe Pilotinnen und Piloten, adressieren. Ich bin bei jedem Cockpit-Besuch und bei jeder Diskussion am Captains-Day immer wieder aufs Neue von der Professionalität und der enormen Leistungsbereitschaft in unserem Pilotenkorps beeindruckt. Daher auch einen ganz besonderen Dank an Sie alle für Ihren tagtäglichen Einsatz an der Front im Dienste unserer Kunden. Sie sind es, die Kernelemente unseres Produktes wie Flugsicherheit, Qualität und umsichtiges «Irregularity Handling» immer wieder gewährleisten.

Die AEROPERS steht für mich in unserer rasant wandelnden Branche für Konstanz. 70 Jahre Bestehen unterstreichen dies eindrucksvoll. Trotzdem, die AEROPERS verschliesst sich den Zeichen der Zeit nicht und hat im letzten Jahrzehnt immer wieder Offenheit für Neuerungen gezeigt und diese mit uns zusammen eingeleitet.

Denn dem steten Wandel der Luftfahrtindustrie dürfen wir uns mit wichtigen Massnahmen und Neuerungen nicht verschliessen – wir wollen ihn auch weiterhin gut im Griff haben. Mich freut es daher sehr, dass wir in diesem Frühjahr gemeinsam einen neuen Vertrag abschliessen konnten und mit diesem die Arbeitsplatzsicherheit am Standort Schweiz weiter gestärkt haben. Wir können uns prioritär nun wieder auf die äusseren Einflussfaktoren konzentrieren. Dies ist auch zwingend nötig, da die Markteingriffe von aussen inzwischen in einer Geschwindigkeit und Ausprägung an uns herantreten, die vor einigen Jahren noch unvorstellbar waren. Darauf müssen, werden und wollen wir gemeinsam reagieren. Partnerschaftlich!

Und uns allen ist bewusst: An Partnerschaften muss man ständig arbeiten. Was in der Geschäftswelt oder im Privatleben gilt, gilt mindestens genauso stark in der Sozialpartnerschaft. Wer mich kennt, weiss, wie wichtig mir sozialpartnerschaftliche Lösungen für unser aller Unternehmen sind. Ich lade Sie

daher alle ein, die Sozialpartnerschaft zusammen mit uns weiter zu stärken und, wo nötig, neu zu definieren.

Das Jahr 2015 darf man wohl als eines der wichtigsten und ereignisreichsten Jahre in der Vereinsgeschichte der AEROPERS nennen: 70-jähriges Jubiläum, ein neuer GAV, das neu umgebaute AEROPERS-Haus am «Ewigen Wegli» und die Neuwahl eines AEROPERS-Vertreterers in den Vorstand des Europäischen Cockpitverbandes. Zu all diesen Ereignissen und Errungenschaften gratuliere ich Ihnen im Namen der SWISS-Geschäftsleitung ganz herzlich. Und 2016 geht es gleich weiter. Mit der Einflottung der C Series und der B777 – notabene in der Zusammenarbeit mit zwei Verbänden – stehen sowohl operationell wie kommerziell zwei grosse Ereignisse vor der Tür, auf die wir stolz sein und uns gemeinsam sehr freuen können.

Nun hoffe ich auf ein rauschendes Fest am 29. August. Der abtretenden Führung um Herrn Odermatt gilt mein Dank für die Stabilisierung und Zukunftsgestaltung unserer Vertragsbeziehung mit dem GAV2015. Der neuen Führung wünsche ich viel Erfolg und eine weiterhin partnerschaftliche sowie konstruktive Zusammenarbeit. An Themen und Projekten wird es uns auch zukünftig sicher nicht mangeln. Ich bin aber davon überzeugt: wir werden auch diese alle gemeinsam bewältigen.

In diesem Sinne wünsche ich dem Verband AEROPERS und all seinen Mitgliedern auch für die nächsten 70 Jahre alles Gute und «many happy landings»!

Ihr Harry Hohmeister
CEO Swiss International Air Lines

Grusswort IFALPA-Präsident Martin Chalk

Dear Colleagues from AEROPERS/SwissALPA,

Congratulations and a very Happy Birthday for your 70th year celebrations! As our industry becomes more coherent in its structure, with unprecedented international consolidation and yet more diverse in its behaviour; there has never been a more important time for us to be organised. At company level, with ever increasing competitive pressures; at National level, where Governments have adopted an ideologically liberal attitude; at Regional level, where liberalisation has been completed without always considering all the consequences and at Global level, where great improvements in safety worldwide are under threat of being undermined by flags of convenience; the need for a common sense, informed and unified professional pilot voice has never been greater!

As the new President of IFALPA, I am delighted to work closely with many of your experts and ensure a unified, expert pilot voice is both heard and heeded in the halls of power at ICAO, in Montreal. As a long-time supporter of all your efforts to ensure the very best representation for Swiss based pilots, I am honoured to be invited to your 70th celebrations; and as a professional pilot, I am grateful to your contribution to aviation safety, both at home and abroad.

I wish you a happy celebration and success in many more years providing the best possible representation for our profession in Switzerland.

Captain Martin Chalk

President of the International Federation of Airline Pilots' Associations.

Grusswort

ECA-Präsident Dirk Polloczek

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Als ich diese Zahl gehört habe, musste ich erst einmal nachdenken: 70 Jahre – gab es damals denn schon professionelle Piloten, Airlines und kommerzielle Flugzeuge? Natürlich musste ich auch schnell nachrechnen, in welchem Jahr dieser Verband denn gegründet wurde. Aber dann wurde mir schnell klar, dass man diese Zahl nicht mit normalen Massstäben messen kann. Immerhin lag die kommerzielle Fliegerei in dieser Zeit in Teilen Europas in Trümmern.

Wenn ein Verband ein solch stolzes Alter erreicht, dann hat man wohl über all die Jahre einiges richtig gemacht. Wenn man es immer wieder schafft, dass junge Menschen, die sich für unseren wunderbaren Beruf entschieden haben, dem Verband das Vertrauen schenken und ihre Zukunft in seine Hände legen, dann muss es dafür gute Gründe geben.

Es gibt in unserem, immer schwieriger werdenden Umfeld genug Möglichkeiten, Fehler zu machen und die Mitglieder gegen sich aufzubringen. Kompromisse zu finden war in den letzten Jahren schon nicht einfach und wird es auch in Zukunft nicht sein.

Das, was unsere Berufsgruppe über all die Jahre geeint und gestärkt hat, war unser Zusammenhalt, unsere Einheit, auch über Unternehmensgrenzen hinweg. Nur wenige Verbände haben es immer wieder geschafft, alle Interessen und alle Strömungen zu vereinen und dabei konsequent eine Richtung zu behalten, auch in den leider sehr dramatischen Zeiten, die es in einigen Unternehmen gab. Die AEROPERS ist einer dieser Verbände!

Die Fähigkeit, Grenzen gedanklich und auch mit Taten zu überqueren, beweist Ihr Verband nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch mit grosser Beachtung auf europäischer Ebene. Die AEROPERS genießt unter den Mitgliedern der European Cockpit Association enormen Respekt. Nicht zuletzt deshalb haben wir nun seit einiger Zeit zum ersten Mal ein Mitglied aus Ihren Reihen in unserem Vorstand, und darauf sind wir sehr stolz.

Ich gratuliere Ihnen und Ihrem Verband zu diesem Geburtstag und wünsche Ihnen und mir, dass noch viele weitere Generationen von Piloten an unsere Ideen und Grundsätze glauben. Denn ohne die Generationen von morgen wird es auch keine Zukunft für unseren Beruf geben!



*Freundliche Grüsse aus Brüssel, Dirk Polloczek,
President of European Cockpit Association (ECA)*

Ende Artikel

«Wie früher...» – ein Blick ins Archiv

An runden Geburtstagen geht der Blick häufig wehmütig zurück in die «gute alte Zeit». Damals war vieles besser, und wir beklagen uns heute über Dinge, die es damals scheinbar nicht gab. Marcel Bazlen verbrachte viele Stunden im Archiv der AEROPERS-«Rundschau» und brachte witzige Geschichten und erstaunlich Bekanntes zum Vorschein.

Text: Marcel Bazlen

Revisionieren

Revisionen – ein Thema, das aktueller gar nicht sein könnte. Wir alle erinnern uns gut, wenn auch nicht gerne, an letzten Herbst, als man das Gefühl hatte, Teil eines historischen Ereignisses zu sein – der Neuerfindung der Fliegerei. Neue Flight Procedures, ein komplett neues OM A sowie eine totale Revidierung des Low Visibility Guides und der Winter Operation verschafften uns das Glück, unser Sozialleben für einige Tage auf Eis zu legen und eine eheähnliche Verbindung mit der Personal Hardware for Pilots (PHW4P) einzugehen. Sobald man es geschafft hatte, sich im Selbststudium alle Neuerungen einzuverleiben, musste man nur noch die Revision zur Revision, das Topic zur Revision und das Bulletin zum Topic zur Revision zur Revision durcharbeiten, und schon war man auf dem neuesten Stand der Dinge. Besonders gut haben es an solchen Tagen die Piloten, die Hobby und Beruf in Einklang bringen können – wie es Captain Revi Intentionally-Blank 1978 in der Hobby-Ecke einer «Rundschau» beschrieb.

Welch ein glückhafter Zufall, meine Freizeitbeschäftigung steht in direktem Zusammenhang mit meinem Beruf: Als ein mit Freitagen reichlich verwöhnter Swissair-Pilot habe ich genügend Gelegenheit, mich voll und ganz meinem innigst geliebten Hobby hinzugeben – dem Revisionieren! Das Revisionieren entspricht einer «prüfenden Wiederdurchsicht», die je nach zu behandelndem Objekt eine Korrektur, eine Ansichtsänderung oder eben eine Revision nach sich zieht.

...

Mit steter Regelmässigkeit und mindestens jede Woche einmal finde ich sie im Postfach: wunderschön gefaltete dickliche Bündel

Papier. Ehrlich gesagt, persönliche Briefe sind mir weniger willkommen, denn es fehlt mir die Zeit, sie zu beantworten. Anders steht's mit meinen Revisionen. Behutsam nehme ich sie jeweils aus dem Fach und verstaue sie in der schützenden Seitentasche meines Crewbags, wo die wertvollen Blätter nicht etwa (und das darf ich mit gutem Gewissen sagen!) während Wochen ein zärtlich unberührtes Dornröschendasein verbringen, sondern lediglich die gefährvolle Autostrecke vom Parkhaus zu mir nach Hause möglichst schadlos überstehen sollen.

Die Mitglieder meiner Familie müssen es mir ansehen, wenn ich wieder «Stoff» bei mir habe; die Begrüssung ist jeweils kurz und der Weg in mein Arbeitszimmer frei; wer hätte denn schon ernsthaft Interesse, meine auffallend gute Laune mit Fragen oder sonstigen Problemen zu trüben. Nach kurzen Vorbereitungen bin ich so weit, das Zeremoniell kann beginnen. Vor mir die zu revidierenden Bücher, darüber der «Revision-Guide», rechts davon die neuen und links die wegzuwerfenden Blätter; alles fein säuberlich geordnet. Ordnung muss sein, nicht nur bei den Briefmarkenfreunden.

Da kann ich nun stundenlang verweilen, um herauszufinden, welche Änderungen denn überhaupt zu den Revisionen geführt haben. Ab und zu sind sie mit dem Buchstaben «N» bezeichnet, manchmal werden sie auch unter «Remarks» erwähnt, wobei einem dann aber die Freude am Herausfinden kniffliger Änderungsraritäten frühzeitig genommen wird. Da sind mir Begriffe wie «Editorial», «Brought up to date» und «Front side not revised» schon lieber; sie lassen die Situation völlig offen und ermöglichen meinem detektivischen Spürsinn einmalige Entfaltungsmöglichkeiten. Welch unbeschreibliche Höhepunkte erlebe ich doch, wenn ich nach anstrengender Suche endlich herausbekomme, dass aus dem «PiC» ein «Captain» geworden ist.

Grosse Freude bereiten mir auch die Ankündigungen neuer «Policy-Epochen», wenn beispielsweise von «Overshoot» auf «Go-around» gewechselt wird oder die «Cockpit Crew Members» plötzlich «Flight Crew Members», die «Cabin Attendants-in-Charge» neu «Cabin Crew Members-in-Charge» heissen. Und dass die «Supervisors» nicht mehr als «Supervisor», sondern als «Purser» bezeichnet werden, darf ich ohne falschen Stolz ebenfalls zu meinen Entdeckungen zählen. Auch die «On Ground Emergencies» werden von den ständig wechseln-

den Modetrends nicht verschont und heissen zur Abwechslung einmal «Emergency Evacuation», um nach kurzer Zeit zu ihrem alten Namen zurückzufinden. Dass bei den diesbezüglichen Revisionen unter «Remarks» überhaupt keine Angaben gemacht werden, kann ich nur allzu gut begreifen, handelt es sich doch um belanglose Memory-items.

Und überhaupt: Dieses andauernde Auf und Ab und Vor und Zurück ist nicht, wie viele behaupten, das unvermeidliche Resultat parkinsonscher Bürotage; eine solche Feststellung wäre eine Frechheit und eine Dummheit zugleich! Warum sehen die Leute denn nicht ein, dass diese ständigen Policy-Änderungen einer wohltuend frischen Geistes-Brise gleich um unsere verkalkten Häupter wehen, einzig und allein dazu angetan, unsere vom Absterben bedrohten grauen Hirnzellen zu reaktivieren? Wie erregend dynamisch ist es doch, Neues zu programmieren und Altes auszulöschen, Zahlen und Procedures zu lernen, um sie nach kürzester Zeit durch andere zu ersetzen.

Revisionieren hat neben der Förderung der geistigen Beweglichkeit noch weitere Vorteile. So kann und darf ich mein Hobby angesichts der gegebenen Umstände regelmässig ausüben, lange Unterbrüche mit unvermeidlichen Trainingspausen treten nicht auf. Im Weiteren ist auch die totale Wetterunabhängigkeit zu erwähnen und die Tatsache, dass unser Cheminée seit Jahren mit Gratispapier angefeuert wird. Abschliessend möchte ich es nicht unterlassen, allen Stellen, die mir die Ausübung meiner interessanten und vielseitigen Freizeitbeschäftigung ermöglichen, recht herzlich zu danken. Es ist nicht selbstverständlich, dass ein Grossunternehmen Tausende von Arbeitsstunden einsetzt und immense Mengen von Büromaterial und Druckpapier verschleudert, einzig und allein, um einer kleinen Gruppe von Mitarbeitern die Freizeit zu verschönern. So sieht denn auch die Zukunft alles andere als düster aus, ist man doch höheren Orts schon wieder auf der Suche nach zusätzlichen Policy-Textern ... - für uns Freizeitrevisionisten hängt der Himmel wirklich voller Geigen!

Revi Intentionally-Blank, Capt. DC-9

Gelegentliches Absacken

Absolute Dauerbrenner in der Fliegerei sind die Themen Fatigue und Sleep Management. Spätestens nach der Beförderung zum Langstreckenpiloten heisst es für den Flugzeugführer: Biorhythmus adieu, innere Uhr goodbye, und jeder muss für sich selber den optimalen Lebensstil finden, um den ständigen Wechseln zwischen den Zeitzonen zu trotzen. Man kann also sagen, dass ein nicht unwesentlicher Teil unserer Arbeit auf endlosen Nachtflügen unter anderem darin besteht, unter den widrigsten Umständen hellwach zu bleiben. Das Problem der Müdigkeit am Arbeitsplatz beschäftigt Flugzeugbesatzungen weltweit seit der Einführung der kommerziellen Langstreckenfliegerei. Controlled Rest und Enlarged Flight Crews helfen sicherlich, der Müdigkeit zu trotzen - doch auch in den nächsten 70 Jahren wird dieses Thema definitiv ein treuer Begleiter bleiben. Denn schaut man sich die Entwicklung der Flight Duty Regulations in den letzten 70 Jahren an und wagt man einen Blick in die Zukunft, ist es wie so oft in der Fliegerei - besser wird es sicher nicht! Da ist es schön, zumindest das Gesetz auf unserer Seite zu wissen - wie dieser Gerichtsspruch aus den 80er Jahren zeigt.

Unter diesem Titel behandelte das Magazin «Der Spiegel» ein Thema, das auch uns vor zwei Jahren Beschäftigung brachte: Schlafen am Arbeitsplatz. In diesem Artikel ging es um eine Beschwerde eines Angeklagten gegen ein über ihn gefällttes Urteil, wo während der Verhandlung ein beisitzender Richter in den Schlaf gesunken sei.

Das Bundesverfassungsgericht entschied gegen den Beschwerdeführer, weil «geschlossene Augen in Verbindung mit gelegentlichem Absacken des Kopfes oder auch gelegentliches Aufschrecken auch auf besonders konzentriertes Zuhören und Mitdenken schliessen lassen könne»! Sichere Anzeichen des Schlafens seien erst «tiefes, hörbares und gleichmässiges Atmen oder gar Schnarchen, ruckartiges Aufrichten mit Anzeichen fehlender Orientierung u.a.».

Die Ankunft eines arabischen Ministers in Manila

Ein normaler Arbeitstag eines Piloten fängt bekanntlich mit dem Studium der relevanten Flugunterlagen, dem Briefing, an. Wettervorhersagen und das Notice to Airmen, kurz NOTAM, müssen vor jedem Flug studiert wer-

den, um eine professionelle Flugplanung zu gewährleisten und um sich ein umfassendes Bild der bevorstehenden Operation machen zu können. Dies war vor 40 Jahren schon genauso wie heute. Doch bei aller Gewissenhaftigkeit gilt, wie so oft in der Fliegerei, auch bei der Planung «expect the unexpected», wie folgender Bericht eines Flugs von Tokio nach Manila aus einer «Rundschau» von 1974 zeigt.

Bereits am Vortage erklärte man uns, dass wegen der Ankunft eines arabischen Ministers der Flugplatz am andern Tag für 2 ? Stunden geschlossen wäre. Dies wirkte sich nur um rund 5 Minuten auf unsere Ankunftszeit aus, was uns nicht stark erschütterte. Das NOTAM lautete wie folgt: «Manila International Airport will be closed on 0803 05.45-08.15 due to special operations.» Unsere berechnete Ankunftszeit war 08.12, und somit stand unserem Abflug in Tokio nichts mehr im Wege. Der Flug verlief normal, das heisst, wir verloren rund 5 Minuten auf unseren Flugplan, und somit sollten wir Manila erst um 08.17 erreichen. Um 07.40, zirka 5 Minuten vor dem Verlassen der Reiseflughöhe für den Anflug in Manila, kam über Funk die trockene Erklärung: «Manila International Airport will be closed from 08.00-10.00 due to special operations.» Was haben sie wohl für Absichten?

Eine Landung vor 08.00 war ausgeschlossen. Treibstoff, um für 2 Stunden zu warten, hatten wir auch nicht. Nach einigem Hin und Her erklärte Manila Control, es bestehe die Möglichkeit, dass wir frühestens 45 Minuten nach der Ankunft des VIP-Flugzeugs landen könnten. Der VIP-Kurs sollte um 08.17 landen. Somit warteten wir rund eine Stunde über Manila und konnten dann schlussendlich um 09.10 landen. Der geneigte Leser wird sich jetzt fragen, was denn an dieser Geschichte so aufregend sei. Nun, die Pointe kommt meistens am Schluss.

Der arabische Minister sollte nämlich mit einem Kursflugzeug, Abflug in Bangkok um 03.45, Ankunft in Manila um 06.15, eintreffen. Da gemäss NOTAM Manila bis 08.15 gesperrt war, entschieden sich die Verantwortlichen, den Kurs um rund zwei Stunden in Bangkok warten zu lassen, damit man ja nicht in die Sperrzeit hineinkäme. Und somit wartete der arabische Minister rund zwei Stunden in Bangkok, weil wegen seiner Landung der Flugplatz Manila gesperrt war.

Als dann die verspätete Ankunftszeit in Manila bekannt wurde, schloss man den Flugplatz einfach zwischen 08.00 und 10.00. Ungeachtet von fast zehn kreisenden Flugzeugen und mehr als tausend wartenden Passagieren. Eine solche Geschichte kann sich sicher nur zwischen dem Morgenland und dem Fernen Osten abspielen, denn sie passt so gut in die Märchen aus 1001 Nacht.

Gags and Gales

Genauso wie ein gründliches Studium des NOTAMS gehört zur Flugplanung eine tiefgründige Analyse von METAR und TAF. Doch trotz der grossen Zuverlässigkeit dieser Wettervorhersagen kommt es manchmal zu Phänomenen, die selbst den gerissensten Meteorologen überraschen und die Wetterfrösche dazu bewegen, völlig neue Begrifflichkeiten in die Welt der Aviatik zu bringen. So geschehen 1983 an einem stürmischen Tag in Schottland.

An Islander aircraft belonging to Loganair Ltd., parked at Scatsta, suffered damage when a 44 gallon oil drum was blown across the airfield in a Standard Shetland Gale. The next morning an anonymous telex was received. After some research it was discovered that the telex had been written and sent by the Meteorological Office at Kirkwall. The telex read:

For all aviation users: addition to METAR/TAF code. Please note that as of 5-3-83 a new decade (100-109) will be added to the present weather code -?Decode as follows:

100OD	intermittent light oil drums
102OD	intermittent moderate oil drums
104XXOD	intermittent heavy oil drums
106TSOD	oil drums with thunderstorm
107GROD	oil drums with hail
108SNOD	oil drums with snow
109SQOD	oil drums with squall

Other decades 110 to 199 are being considered for various other extreme conditions, i.e.:

110 - 119	frogs, locusts etc.
120 - 129	earthquakes, revolutions, civil disorder, by-elections
130 - 139	lions on runway, rogue elephants and soldier ants
140 - 149	Maggie Thatcher attacks
150 - 159	excess landing charges, firemen strikes, fuel-surcharges and cafeteria cheese rolls at more than £ 1.50
160 - 169	impending airline takeovers, rationalisations and route changes

Winter Operation

Während wir hier in der Schweiz das 70-jährige Jubiläum der AEROPERS feiern und den Hochsommer geniessen, scheint für uns der Winter noch weit entfernt. Doch hinter verschlossenen Türen sitzen bestimmt schon jetzt schlaue Köpfe versammelt und arbeiten am neuesten Winter Operations Guide. Denn auch hier gilt: nur wer sich ändert, bleibt sich treu, und wir dürfen gespannt sein, mit welchen Reglements wir dieses Jahr Schnee und Eis trotzen werden. Mit folgenden Ratschlägen aus einer «Rundschau» von 1968 geht man jedenfalls gut gewappnet in die kalte Jahreszeit:

Die Zeit der trockenen Pisten kann schon morgen zu Ende sein. Kennen Sie noch alle Vorschriften?

Ein kleiner Test soll Ihnen helfen, Ihre Kenntnisse zu prüfen.

Frage: Sie sitzen im ersten Flugzeug, das starten sollte: Braking action: poor, poor, none. Dürfen Sie starten?

Ihre Antwort:

- a) Söllli, söllinöd, sölli, söllinöd...
- b) ... wär ich doch zu Haus' im Bett geblieben
- c) Sie melden Zürich Ground: «We have a small engine trouble, call you back when ready!», und hoffen, ein Kollege spielt in der Zwischenzeit den Winkelried.

Falls Sie c) gewählt haben, kann man nur gratulieren. Sie beweisen Vertrauen in Ihre Kollegen und wissen auch Verantwortung zu

delegieren.

Und zum Schluss noch zwei Sprüche, die Ihnen sicher durch den Winter helfen sollen:

Gar vieles ist doch heut' erlaubt
und fast nichts mehr verboten.
Doch wenn es dann mal doch nicht haut,
verbrennst Du Dir die Pfoten.

(frei nach W. Busch)

Wenn Schnee und Eis Dir Rad und Flügel hemmt,
bleib hinterm Ofen oder nimm' das grösste Increment.

(alte Bauernregel)

Delay

04.30 Uhr Lokalzeit, der Wecker klingelt - es ist einer dieser Tage, an dem einem die Ehre zuteil wird, eine Frührotation mit vier Legs zu fliegen. Nach kurzem Fluchen über den Wecker, die zu kurze Nacht und die ganze Welt quäle ich mich aus dem Bett, unter die Dusche und in die Uniform. Die kalte Dusche hat geholfen, und nach dem ersten dreifachen Espresso und dem obligatorischen Gipfeli ist die erste Müdigkeit verschwunden - und eigentlich liebe ich ja diesen Job.

Jetzt noch schnell ein erster Blick ins TAF LSZH, bevor ich mich auf den Weg ins OPC mache, und siehe da: severe risk of CAVOK - den ganzen Tag! Scheint, als ob es ein wunderschöner Tag zum Fliegen wird. Nach diesen schönen Ausichten und einer gewissen Aufwachzeit gehe ich also voller Vorfreude und Motivation zur Arbeit - denn wir lieben ja unseren Job!

Im Ops angekommen, herrscht schon reges Treiben: der Briefing-Raum ist voll, und zwischen all den bekannten gähnenden Gesichtern und dem Geruchsgemisch aus frisch gedruckten OFPs und Kaffee vom Service Center fühle ich mich zu Hause - ich liebe es hier! Das Briefing geht rasch vonstatten, und die Kabinencrew könnte charmanter nicht sein - wie ich diesen Job liebe!

Nach getaner Cockpit Preparation sitze ich nun im Flieger - Sonnenbrille auf, den dritten Kaffee in der Hand, Doors closed, Headcount correct - los geht's! «SWR123, we are ready» - «Roger SWR123 change now to 121.750, n schöne!» Nach kurzem Warten schallt eine freundliche Stimme aus den Lautsprechern:

«SWR123 schönen guten Morgen, expect push-back in around 30 to 40 minutes due to local outbound traffic.» Ich antworte mit «schönen guten Morgen» und «roger», aber anfühlen tut es sich eher wie eine Backpfeife des amtierenden Hosenlupfweltmeisters – naja gut, die gute Laune lasse ich mir nicht nehmen, denn ich liebe ja meinen Job!

In Atlanta gab es wohl ähnliche Probleme, und mit der Liebe zum Beruf hatte es bei einem Eastern-Airlines-Piloten wohl schlagartig ein Ende, wie folgende Zeitungsnotiz aus einer «Rundschau» von 1986 zeigt:

International Herald Tribune, 28. Juli 1986 – Miami – Pilot Stalks Off Late US. Flight.

An Eastern Airlines pilot, frustrated by a long wait for take-off in Atlanta, told stunned passengers he was sick and tired of airport delays and stalked off the plane.

“I'm fed up with it“, the unidentified pilot told passengers aboard Flight 141 on Tuesday night. “I'm sick and tired of the delays, tired of the waiting. I'm hanging it up. You can have it. This flight will be my last flight.“

The pilot walked off the plane shortly before it was to leave Hartsfield International Airport in Atlanta for Pensacola and Tampa. Eastern assigned a new pilot to the plane and the flight departed two hours late. The pilot requested early retirement and it was approved, an Eastern spokesman, Glenn Parsons, said Thursday.

Ein Alptraum 1986

Spätestens alle sechs Monate ist es wieder so weit – der nächste Simulator Check steht vor der Tür. Diese zwei Tage im digitalen Schwitzkasten bieten zwar eine optimale Möglichkeit, um unter widrigsten Umständen und mit multiplen technischen Fehlern unsere fliegerischen Fähigkeiten zu üben, jedoch bringen sie auch immer eine Menge Stress mit sich. Denn immerhin handelt es sich um einen Check, und schon Tage vorher kämpft man sich durch FCOM, FCTM, QRH und diverse Guides, um am Tag der Tage eine möglichst gute Figur abzugeben. Da kann es schon einmal passieren, dass uns der laute Knall direkt bei «V rotate» auch noch in den Träumen heimsucht und die Master Caution einen aus dem Schlaf klingelt.

Der ganze Simulatorflug fing schon irgendwie merkwürdig an. Beim Start-up gab es keinerlei Malfunctions. So etwas kann allerdings mal vorkommen. Nicht irritieren lassen, ich konzentriere mich auf den Take-off, man weiss ja aus Erfahrung, spätestens dann passiert es. Der Copi ruft «V one» und dann nichts, es passiert nichts! Hilflös stammle ich «gear up!». Zu allem Überfluss lässt sich das Fahrwerk auch noch einfahren. Ich bin verunsichert. Wo bleibt die erlösende Fire Bell, wo das beruhigende «Ding Ding» der ECAM-Warnanlage?

Ich bemühe mich, das Flugzeug, an dem noch alles ganz normal funktioniert, unter Kontrolle zu bringen. Die Triebwerke lassen mich schmachvoll im Stich, keines denkt daran, sein Leben auszuhauchen. Nun gut, ich mache gute Miene zum bösen Spiel und erreiche auf diese Art meine Reiseflughöhe. Unheimlich, diese Ruhe. Meine Hände sind feucht. Mir fehlt das belebende Rumpeln des «reverser unlock in flight», und auch der sonst diskret nach oben enteilende Kabinendruck, der gewöhnlich Stimmung in den Laden zu bringen vermag wie der Marder im Hühnerstall, ist von einer seltsamen Unlust befallen.

Ich spüre, wie mir das Flugzeug Meilen vorausseilt und den Approach lange vor mir beginnt. Nur der Gedanke an einen leckeren Engine Failure bei 50 Fuss bringt mich wieder ins Cockpit zurück. Ungläubig und mit glänzenden Kinderaugen verfolge ich den automatischen Anflug. Ich passiere das Minimum, und jetzt endlich - nein, wieder nichts, denn das Wort «Minimum» ist ja eigentlich nichts Böses. Da taucht die Piste auf, was macht das Flugzeug? Ich traue meinen Sinnen nicht - es landet ganz von selbst, das war also eine automatische Landung, von der man so viel hört. Naja, man weiss es inzwischen, sicher wieder eine von diesen ungewollten Simulator Malfunctions. Und als es dann noch auf der Piste ausrollt und zum Stehen kommt und kampflos auf die On-ground Emergencies verzichtet, da ist das Mass voll. Schweissgebadet schrecke ich aus dem Schlaf hoch. Welch grässlicher Horrorflug! Gottlob nur ein Traum, ein Alptraum allerdings.

Die Realität:

Wie beruhigend doch der Gedanke an die kommende Simulatorübung heute Nacht, wie tröstend und heilend die Gewissheit, dass dann

wieder erfrischende Action herrschen wird. Wenn dann mein zugegeben frevelhaftes Bemühen, mich in die Lüfte zu schwingen, spätestens bei V2 vom sanften Glockengeläute des Engine Fire begleitet wird, wenn dann die himmlischen Heerscharen das steuerlos gewordene Gefährt mit Schalmeeienklängen und unwiderstehlichen Kavalleriefanfaren, die martialisch durch die Simulatorgruft hallen, übernehmen, wenn dann der Allmächtige selbst mit unendlich gütiger Stimme mir den Rat erteilt: «Pull-up!», wenn ich dann trotzdem in menschlicher Hybris mit kurzem, trockenem Schlag in den Schoss der Erde zurückkehre - wenn wir dann zu dritt in stummer Andacht ergriffen verweilen, um dann erlöst und freudig in die Hymne einzustimmen: «O tönst fort, ihr süßen Himmelslieder, die Träne quillt, die Erde hat mich wieder!» - dann, ja dann ist die Welt wieder in Ordnung.

Sternstunde eines Journalisten

«Das meiste macht doch eh der Autopilot, oder?» Wie oft müssen wir Piloten uns dieser Frage stellen, wenn unser Beruf in einer gemütlichen Runde mit fliegerischen Laien zur Sprache kommt. Ich würde behaupten, dass diese Frage in einer Liste der am häufigsten gestellten Fragen an einen Verkehrspiloten an Nummer zwei rangiert. Getoppt wird dies wahrscheinlich nur noch von der Frage an «Copiloten», wie lange es denn dauert, bis man dann auch mal «selber fliegen darf». Während Piloten früher als Götter der Lüfte galten, die das Flugzeug mit dem Steuerhorn in der Hand durch Wind und Wetter reiten, hat unser Beruf in den letzten sieben Jahrzehnten sehr an Reputation eingebüsst. Das vorherrschende Bild der Allgemeinheit ist wohl eher das des überbezahlten Busfahrers, der auf einem Flug zwei Dinge zu tun hat: «autopilot on» nach dem Start und «autopilot off» nach der Landung, und bevor er dieses Ritual wiederholt, eine Woche am Strand liegt.

Natürlich hat dies mit der Realität nichts zu tun, und jeder, der sich einmal länger mit einem Piloten unterhalten hat, ist erstaunt über die Komplexität und das gros-se Spektrum unseres Arbeitsalltags. Selbstverständlich und Gott sei Dank hat der technische Fortschritt auch vor den Verkehrsflugzeugen keinen Halt gemacht, und vieles ist durch Computer und GPS heutzutage einfacher geworden. Es gilt jedoch, diese Computer mit ihrer Komplexität und all ihren Tücken auch zu beherrschen, was in den letzten Jahrzehnten zu völlig neuen Herausforderungen im Cockpit geführt hat.

Und trotz aller Technik: am Ende des Tages, wenn einen die Computer im Stich lassen, muss der Pilot des 21. Jahrhunderts immer noch in der Lage sein, seinen Vogel so zu fliegen, wie er es in der Flugschule in der einmotorigen Propellermaschine gelernt hat - mit Steuerhorn und Gashebel!

Dass dies in der Öffentlichkeit nicht mehr allzu bekannt ist, liegt auch an wahnwitzigen journalistischen Totalausfällen, wie es folgender Bericht zeigt, der zur Inbetriebnahme des ersten Fly-by-wire-Flugzeugs, dem Airbus 320, von einem nicht allzu aviatikkundigen Journalisten geschrieben wurde und im Jahr 1987 in einer «Rundschau» abgedruckt wurde.

Es gibt sehr viele Journalisten, die im Rahmen ihres breiten fachlichen Spektrums durchaus akzeptable Geschichten über die Fliegerei schreiben. Es gibt auch Magazine, die von sich behaupten, immer gut fundierte Berichte zu bringen.

Was ich aber im «Stern» vom 1. Oktober lesen musste, stellt ein schlechtes Zeugnis für Journalist und Magazin aus. Dem Reporter Jürgen Steinhoff wird im Vorspann zu seinem Artikel über den Airbus 320 attestiert, als erster Journalist bei einem Testflug mit dabei gewesen zu sein. Als erster Boulevard-Journalist, würde ich sagen.

Das neue Fly-by-wire-System erklärt er zum Beispiel so:

«Für einen Flug von Frankfurt nach Bremen könnte sich die Arbeit des Piloten etwa darauf beschränken, die Flugnummer in den Computer einzugeben, den Vogel auf die Startbahn zu lenken und alles andere samt Landung in Bremen den Rechnern zu überlassen. Der Co-Pilot könnte tot zusammenbrechen, eines der beiden Triebwerke ausfallen - der Copilot könnte immer noch ungestört mit der Stewardess schmuse. Selbst wenn beim automatischen Anflug auf den Bremer Flughafen orkanartige Böen das Flugzeug erfassen, besteht kein Grund zur Panik. Ein «Böenabminderungssystem» erübrigt jede Korrektur durch den Piloten. Mit blitzartiger Geschwindigkeit schlagen die Höhenruder und Spoiler an den Flügeln aus und bügeln die Böe aus. So schnell könnte der tollste Pilot nicht reagieren. Alles das erledigen die Computer unter der ersten Klasse. Doch ihre wirkliche Einmaligkeit besteht darin, dass sie sogar das Pilotenteam in der Kanzel überwachen. Zwar sehen sie diskret darüber hinweg, wenn der Käpt'n mit der Stewardess schmust; denn

mit dieser Tätigkeit stört er die Computer nicht beim Fliegen. Doch wenn er ihnen unsachgemäß ins Handwerk pfuscht, werden sie zickig.»

Auch der Side-stick wird sehr volksnah beschrieben:

«Mit diesem Mini-Knüppel rührt der Pilot in einem elektronischen Kasten herum. Doch wohin auch immer er drückt oder zieht: alles wird sofort daraufhin überprüft, ob er den Flugzustand der Maschine nicht gefährdet. Sobald er diese Grenze überschreitet, beispielsweise durch einen zu steil angesetzten Sturzflug, drehen die Computer ihm den Strom ab, bringen das Flugzeug wieder in Normallage und visieren ihr ursprüngliches Ziel an. Und falls Pilot und Copilot sich nicht über die Richtung einigen können, weil der eine nach links, der andere aber nach rechts will, dann berechnen die Computer kurzerhand den Mittelwert der beiden Stick-Ausschläge und lassen das Flugzeug so lange in diese Richtung fliegen, bis die Herren im Cockpit sich geeinigt haben.»

Dass das elektrische Steuersystem Vorteile hat, ist unbestritten. Der erste ist die Gewichtseinsparung. Und weil der Journalist drei versprochen hat, muss er auch noch zwei weitere finden:

«Vorteil Nummer zwei: Pilotenfehler sind nicht mehr möglich, und Pannen- und Gefahrensituationen werden von den Computern so schnell erfasst und durch sinnvolle Flugmanöver behoben oder zumindest abgemildert, wie kein Pilot dies je könnte.

Vorteil Nummer drei: Wenn der Fall eintreten sollte, dass der Pilot sich wirklich einmal als tollkühner Mann in seiner elektronischen Kiste bewähren muss, dann kann er dank der Computerkontrolle die extremsten Flugmanöver fliegen, ohne kritische Grenzen zu überschreiten - denn sonst stoppt ihn der Computer.»

Urgently Wanted!

Karriereplanung und Umschlungen - Themen, die auch im Jubiläumsjahr der AEROPERS an Aktualität wahrscheinlich kaum zu übertreffen sind.

Mit der Zusammenlegung der Senioritätslisten von SWR und SWU und der bevorstehenden Einflottung von C-Series und B-777 ist für viele von uns im Moment unklar, wohin uns zukünftige Rotationen bringen werden, und vor

allem auf welchem Equipment. Dass diese Themen auch schon in der Vergangenheit für Gesprächsstoff und Sorgenfalten sorgten, zeigt nachfolgender Steckbrief aus einer «Rundschau» aus dem Jahr 1973. Dieser ist zwar 42 Jahre alt, trägt jedoch teils verblüffende Aktualität in sich.

Langstrecken-Captains zur freiwilligen Rückschulung auf DC-9:

Damit Sie auch die Möglichkeit haben, den neuesten Swissair-Flugzeugtyp zu fliegen, werden bewusst nur wenige junge Piloten für das Initial Upgrading vorgesehen.

Geboten wird:

- 50 bis 70 Blockstunden monatlich mit ebenso vielen Landungen. Die entsprechenden 100 bis 140 Duty Hours sind, gemessen zu anderen Berufskategorien, als annehmbar zu bezeichnen.
- Bedingt durch die ansprechend vielen Anflüge und Landungen bleiben Sie für den halbjährlichen Equipment Check immer gut im Training.
- 9 oder 10 «Frei»-Tage pro Monat.
- Reduziertes Salär; speziell interessant bei eventueller Einführung der Reichtumssteuer.
- Ferien in erster Linie ausserhalb der normalen Schulferien, mit dadurch billigeren Arrangements, günstigeren Freiflugchancen usw., da Sie ja die Familie nicht mitnehmen können.
- Kurze Night Stops lockern die Vier- und Fünf-Tages-Rotationen, gefolgt von einem resp. zwei Freitagen, in angenehmster Weise auf.
- In Weltstädten wie Budapest, Basel, Manchester usw. lernen Sie auf Kosten der Swissair nicht nur den Flughafen, sondern mindestens auch noch ein Hotelzimmer kennen.
- Die Displacements sind so angesetzt, dass nebst dem Hotelmenü sogar noch ein kleines Bier (lies: Arbeiterchampagner) bezahlt werden kann.
- Langjährige DC-9-Besatzungen mit Dienstort Zürich können demnächst mit der Einbürgerung in Genf rechnen.
- Damit die Trennung vom Langstreckensektor nicht zu plötzlich erfolgt, erhalten Sie als Zwischenverpflegung Crew-Sandwiches mit «Langstreckenerfahrung».

Interessenten melden sich bitte baldmöglichst bei: SWISSAIR/OFCXYZ
(Büro für ultrakurzfristige Besatzungsplanung)

Umschulungskurse: Plan ahead!

Heutzutage wird zwar nicht mehr per Ausschreibung nach umschulungswilligen Piloten gesucht, denn dafür hat die moderne Airline des 21. Jahrhunderts ein Online-Flight-Crew-Member-Umschulungswunschsystem, indem man angeben kann, auf welchem Flugzeug man in Zukunft gerne operieren würde. Mit etwas Glück (oder Pech – je nach Wunsch) findet man dann auch seinen Namen im sporadisch publizierten Outlook der UK-Übersicht. Dass dieser Ausblick nicht in Stein gemeißelt ist, mussten einige von uns in letzter Zeit schon am eigenen Leib erfahren. Bleibt nur zu hoffen, dass es uns in Zukunft nicht ganz so turbulent ergeht wie einem Kollegen im Jahre 1977, der seine Erfahrungen in einer «Rundschau» mit uns teilt.

Ein Tag im Frühjahr 77 (Büro Chef-Cockpit):

«Herr P., ich sehe hier aus der Umfrage, dass Sie sich für DC-8 gemeldet haben. Allerdings muss ich Ihnen sagen, dass bis frühestens August 79 DC-8 ‹out› ist. Frage: Wollen Sie weiterhin auf DC-9 bleiben oder DC-10?»

«DC-10!»

Ein Tag im November 77 (obiges Büro):

«Wegen meines Urlaubs für 78, wie sieht es mit der Umschulung aus?» «Früheste neue Kurse laufen im September 78. Die bisher publizierten werden 1000-prozentig nicht mehr aufgestockt!» «Also sollten acht Tage im Februar und der fixe Urlaub im April in Ordnung sein?» «OK, überhaupt kein Problem!»

Ein Tag im November 77 (zu Hause):

Skiurlaub gebucht und bestätigt. April-Urlaub freelance nach USA, sowieso kein Problem.

Ein Tag im Dezember 77 (zu Hause, Telefon):

«Hier Büro Chef-Cockpit, Herr P., es tut mir fürchterlich leid, aber ... Bewilligung ... DC-10 ... Südatlantik ..., Sie wären für Umschulung Ende Januar 78 geplant!»

«Oh, oh, ... o ... okay, ... kein weiterer DC-8-Kurs in Aussicht?»
«Tut mir leid, nichts zu machen. Über Ihre Umschulung bekommen Sie dann noch alles schriftlich in den nächsten Tagen.»

Ein Tag im Dezember 77 (obiges Büro):

«Alles noch wie geplant? Ich geh' dann gerade zum Herrn Eichenberger wegen des Urlaubs usw...»

«Herr P., eventuell kommt doch noch eine DC-8 für den Kurs am 23. Januar 78. Immer noch interessiert?»

«Wie bitte? Jaaaa!»

«Das ist zwar noch inoffiziell bis heute 14.00 Uhr, aber Sie können schon mal damit rechnen. Ich rufe Sie dann an.»

«Vielen Dank, ich gehe dann doch lieber noch nicht zum Herrn Eichenberger ...»

Immer noch selber Tag im Dezember 77 (zu Hause, Telefon):

«Herr P., es tut mir fürchterlich leid, aber die Entscheidung fällt erst Mitte nächster Woche, und Ihr Kurs fängt dann wahrscheinlich auch schon am 27. Dezember 77 an! Ich rufe Sie dann noch an.»

«Üh, oh, ... ok.»

Ein Tag im Dezember 77 (zu Hause, Telefon):

«Herr P., die Würfel sind gefallen. Umschulung am 23. Januar 78 auf DC-8. Auf Wiederseh'n.»

Quintessenz: Hoffentlich stimmt diese Information. Andersherum ist es aber auch wieder sehr beruhigend zu wissen, dass auch bei der Swissair überall nur Menschen sitzen.

Gedanken

Wie man den Ausschnitten alter Ausgaben leicht ansehen kann, ist einiges gegangen in den letzten 70 Jahren. Und vieles davon kommt einem heute noch erschreckend bekannt vor. Und doch hat sich einiges verändert. Größeres Fluggerät, mehr Passagiere, kurze Layovers und weniger Freitage. Nun stellt sich mir die Frage, wie es heute aussehen würde, wenn es unseren Verband nicht gegeben hätte.

Kostendruck und Reibereien mit dem Management sind offensichtlich nichts Neues, und unsere Arbeitsbedingungen scheinen einen deutlichen Trend zu mehr Leistung und weniger Vergütung zu zeigen. Ein Pessimist würde wohl sagen: viel Aufwand um nichts. Ich sehe das anders. Denn die Welt hat sich auch ausserhalb der Fliegerei weitergedreht, und auch im Rest der Privatwirtschaft hat der Druck zugenommen. Also stehen wir mit unseren Problemen nicht alleine da. Und wenn man sich in unserer Branche umschaute, sieht man spätestens bei Ryanair, was passiert, wenn es keinen Verband gibt. Es ist wichtig, sich das ins Gedächtnis zu rufen, wenn man den eigenen Erfolg messen will. Und dass es Erfolge gab, ist unbestreitbar.

Man vergisst über den Tumult der letzten beiden Jahre schnell, was wir vor vier Jahren erreicht haben. Und vielleicht auch, wie. Zusammenhalt ist für das Verbandswesen notwendig, und es ist bewiesen, dass dieses Korps zusammenhalten kann. Um einen solchen Zusammenhalt wieder erreichen zu können, müssen wir einen Weg finden, die Enttäuschung dieses Jahres zu überwinden. Und gerade wir Piloten sind für eine solche Aufgabe bestens gerüstet. Genauso, wie wir sachlich und seriös gelernt haben, unsere Anflüge und CRM-Probleme zu analysieren, um einen Schritt weiterzukommen, genauso sachlich und seriös sollten wir auch hier unsere negativen Emotionen langsam beiseitelegen.

Selbstverständlich gibt es im Korps Enttäuschungen und vielleicht sogar Ressentiments. Aber es gilt jetzt, nach vorne zu schauen: «No point in crying over spilt milk!» Erinnern wir uns eher daran, dass es viel mehr gibt, was uns verbindet als entzweit. Wir alle wollen im Endeffekt dasselbe: Langfristig so arbeiten können, dass wir einerseits eine gute Leistung bringen können und andererseits Anerkennung dafür bekommen. In Form von Lohn, Freitagen und dem Support, den wir verdienen. Sich dafür weiter gemeinsam einzusetzen lohnt sich. Was für die letzten 70 Jahre galt, gilt auch für die nächsten: Nur gemeinsam sind wir stark.

Janos Fazekas

Ende Artikel

AEROPERS, quo vadis? – ein Blick in die Zukunft

«Mehr als die Vergangenheit interessiert mich die Zukunft, denn in ihr gedenke ich zu leben!» Die AEROPERS feiert Geburtstag, schon ihren 70. Es waren 70 Jahre voller Entwicklung und Veränderung und zeitweise auch turbulente Jahre. Ruhiger wird es in Zukunft nicht werden, wie das engagierte Gespräch zweier Piloten zeigt.

Text: Dominik Haug

(Alle Namen und Figuren sind selbstverständlich frei erfunden.)

Hans-Peter ist ein Pilot alter Schule. Als Hans-Peter, von Freunden nur Hans genannt, mit dem Fliegen begann, war das noch wirklich Männerarbeit. Im Cockpit wurde noch geraucht, und man war unter sich Männern. Frauen fand man nur im Galley und nannte diese, mehr oder weniger respektvoll, noch Hostessen und nicht neumodisch Flight Attendants. Hans lebt diesen Brauch fort, er spricht schliesslich deutsch. Mittlerweile befindet er sich näher an der 60 als an der 50, und eigentlich sollte er schon längst in Pension sein. Als Hans vor mehr als einem Vierteljahrhundert mit der Fliegerei anfing, war es unvorstellbar, mit 57 noch fliegen zu müssen. Nun, die Zeiten ändern sich, und Hans fliegt immer noch die A340 durch die ganze Welt. So auch an einem wunderschönen Spätsommerabend, den er viel lieber mit Freunden verbracht hätte. Mittlerweile sind sie seit drei Stunden in der Luft, noch ungefähr neun liegen vor ihnen, und in zwei Tagen geht es wieder zurück. Dass Hans beinahe mehr Zeit im Flieger verbringen wird als an der Destination, gefällt ihm überhaupt nicht, aber immerhin geht es nach Bangkok. Nur noch eine Stunde, dann kann er sich hinlegen...

Neben Hans auf der rechten Seite sitzt ein junger Copi, es könnte ohne Probleme Hans' Sohn sein. Thomas ist Anfang 30, seit ungefähr drei Jahren bei der Swiss und ganz frisch auf der A340. Thomas war schon immer klar, dass er Pilot werden wollte, so wie sein Vater bei der Lufthansa. Mit der Lufthansa hat es nicht geklappt, so ist Thomas halt in die Schweiz gekommen, um seinen Traum zu verwirklichen. Ihm gefällt es auch sehr gut in der Schweiz in seiner WG mitten in Zürich, wenn er nicht immer das Gefühl hätte, sich erklären zu müssen, warum er nicht bei der Lufthansa sei. Aber nach drei Jahren hat er sich auch daran gewöhnt. Pflichtbewusst

und motiviert, hat Thomas etwas vorgeschlafen und ist recht fit. Er hat schon etwas gegessen und keine Lust darauf, Zeitung zu lesen. Es hat in der Firma im letzten Jahr ja genügend Gesprächsstoff gegeben, daher versucht er es mit etwas Smalltalk mit Hans.

Thomas: «Du warst sicher schon oft in Bangkok? Hast du Pläne?»

Hans: «Ja, schon sehr häufig. Es gefällt mir sehr gut dort. Ich gehe zur Massage und lasse mir einen Anzug schneidern. Für mehr reicht die Zeit ja nicht.»

«Anzug ist eine gute Idee. Das muss ich auch mal machen.»

Nach recht belanglosem Smalltalk und Tipps, wo man in Bangkok den besten und günstigsten Anzug bekommt und wo es eine gute Massage gibt, kommt die Frage, die früher oder später immer kommt.

«Wo kommst du eigentlich her, Thomas?»

«Ursprünglich aus der Nähe von Frankfurt, Frankfurt am Main, nicht das im Osten. Jetzt wohne ich aber in Züri.»

«Gefällt es dir hier?»

«Ja, sehr!»

«Und die Lufthansa wäre nichts für dich gewesen? Wenn du schon aus Frankfurt kommst?»

«Mein Papa ist Kapitän auf der A380. Ich habe mich natürlich zuerst dort beworben. Als Deutscher ist das naheliegend, aber ich bin froh, dass es hier und nicht dort geklappt hat»

«Aha?»

«Ja, klar. Dort ist die politische Situation ja undurchsichtig, und die Karriereaussichten sind bescheiden. Alles wird ausgelagert auf Billigsparten wie Eurowings und Jump. Bei der Lufthansa Passage passiert nicht mehr viel. Das ist nicht das, was dir dort vor der Ausbildung versprochen wird.»

«Warte mal noch ein paar Jahre, und dann kommt bei uns das Gleiche. In 70 Jahren ist nichts mehr so, wie es mal war. Dann fliegen wir auch bei SwissWings oder SwissJump oder wie auch immer das dann heisst. Da musst du noch nicht mal so lange warten.»

«Naja, man muss sich ja auch wehren gegen die Konkurrenz und wettbewerbsfähig bleiben.»

«Genau, wir müssen gemeinsam einen Weg finden, um in der Zukunft eine Rolle zu spielen. Da gebe ich dir völlig recht!»

«Vor allem muss man sich auch gegen das Management und dessen Weg zur Wehr setzen.»

«2011 waren wir ja nah davor, auf die Strasse zu gehen.»

«Aber ganz ehrlich: Das, was die Mitglieder letztes Jahr im Herbst gemacht haben, war doch Kindergarten im Vergleich zu anderen Ländern. In Frankreich wird alle naselang gestreikt, und die VC hat auch schon jede Menge gestreikt. Ich hab' manchmal den Eindruck, dass es bei uns sowas nicht geben wird.»

«Bei uns wird halt Sozialpartnerschaft grossgeschrieben. Man versucht einen Konsens zu finden, der sowohl für Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber tragbar ist. Das macht man gemeinsam, ohne sich die Köpfe einzuschlagen. Zudem sind wir an die Friedenspflicht gebunden und haben einen viel schlechteren gesetzlichen Schutz als die Kollegen im Ausland.»

«... und stehen am Schluss mit leeren Händen da... In Deutschland streiken alle ständig, um ihre Forderungen durchzusetzen, und wir meinen, wir erreichen was mit Konsens? Da lacht sich das Management doch ins Fäustchen. Das beeindruckt die kein Stück.»

«Wir sind nicht in Deutschland oder Frankreich. Das ist die Schweiz, und hier ticken die Uhren anders! Wir haben eine andere Kultur. Auf die müssen wir stolz sein und sie auch verteidigen.»

«Leider, und ich meine das ehrlich, hat sich das Management geändert. Das ist nicht mehr schweizerisch, und es geht nicht auf die Kultur ein. Diesen «Sonderfall Schweiz» wird es in Zukunft - und das braucht sicher keine weiteren 70 Jahre mehr - nicht mehr geben. Wenn es schon keine Streikkultur gibt, müssten wir wenigstens eine Streitkultur haben. Mit unserem Konsensgedanken sind wir doch zum Scheitern verurteilt. Wo ist denn der Sinn in einem Interessenverband, wenn man nicht für seine Interessen einsteht?»

«Aber genau das tun wir doch. Wir machen dem Management unsere Wünsche und Bedürfnisse doch klar.»

«Doch aber komplett ohne Nachdruck!»

«Man muss doch aber auch an die Interessen der Firma denken. Wenn es die schliesslich nicht mehr gibt, bringt es uns doch auch alles nichts. Dann haben wir auch keine Arbeit mehr.»

«So schnell wird das jetzt auch nicht passieren. Wenn man aber Forderungen stellt, dann muss man dabei an sich denken. Ich zahle der AEROPERS jedes Jahr schliesslich eine Menge Geld und erwarte dafür, dass sie sich voll und ganz für meine Interessen einsetzt und nicht an die Interessen des Managements denkt. Das ist doch nicht ihre Aufgabe!»

«Doch, so ist es halt in der Schweiz. Sozialpartnerschaft und nicht Streik.»

Und mit dieser Aussage, an der es für Hans nichts zu rütteln gab, war das Thema für ihn erst einmal beendet. Ausserdem stand für ihn ja bald die Pause an, und wenn er sich jetzt zu sehr aufregte, würde es nachher schwer werden mit dem Schlafen auf dieser Pritsche. Zu Hans' Leidwesen war das Thema für Thomas aber noch lange nicht abgeschlossen. Er fühlte sich völlig missverstanden. Er will auch nicht den Bankrott der Firma, aber an erster Stelle stehen seine Interessen und nicht die der Manager.

«Ich befürchte, das war mal. Wir müssen uns anpassen und verändern. Wir brauchen einen starken Verband!»

Ein beiläufiges «Hmm» von Hans, welches das Thema wirklich beenden sollte, überhörte Thomas geflissentlich.

«Die Situation ist ja nicht einfach. Wir müssen für die Zukunft gut aufgestellt sein. Wir brauchen ein geeintes Korps, einen starken Verband und schlagkräftige Ideen.»

«Wir sind 70 Jahre mit unserer Mentalität gut gefahren. Momentan ist es unmöglich mit diesem deutschen Management. Aber das ändert sich hoffentlich wieder, und wir bekommen eine vernünftige Führung, mit der man auch auf Augenhöhe reden kann. Dann kann die AEROPERS in den nächsten 70 Jahren so erfolgreich arbeiten wie in der Vergangenheit. Wir sind schon von Deutschland fernregiert, da brauchen wir nicht auch noch eine Gewerkschaft nach deutschem Vorbild.»

«Das ist reines Wunschdenken, und du glaubst wirklich, dass das realistisch ist? In Deutschland setzt das Management einen Haufen Geld ein, um die Strukturen aufzubrechen und die Gewerkschaften zu erledigen. Wir müssen uns wehren und uns verteidigen.»

«Die werden auch schon noch merken, dass es so nicht langfristig weitergehen kann. Das ist keine zukunftssträchtige Strategie für Gewerkschaften. Man muss miteinander reden und nicht nur gegeneinander arbeiten. Man sucht gemeinsam nach einer Lösung, die für alle tragbar ist. Das ist doch die Aufgabe von Interessenverbänden! Nur so können wir auch in den nächsten 70 Jahren miteinander auskommen.»

«Das ist eine weltfremde Idealvorstellung, in meinen Augen leider überholt und nicht mehr zeitgemäss. Wenn wir uns nicht schnell anpassen, verschwinden wir in der Bedeutungslosigkeit. Dann werden Entscheidungen über unsere Köpfe hinweg getroffen, und wir können nicht mehr mit-

reden. Dann kann man die AEROPERS beerdigen, anstatt einen weiteren Geburtstag zu feiern. Daran ist dann aber nicht das Management Schuld, sondern wir selbst, weil wir uns nicht intelligent genug verhalten haben!»

Recht beeindruckt von Thomas' selbstbewusster Haltung, versanken beide in Gedanken. Sie malten sich ein Bild von der Zukunft, das von Sekunde zu Sekunde trüber wurde. Bei einem solchen Gesprächsthema wurde es für den jungen First Officer immer schwieriger, seinen aktuellen Status zu geniessen und wertzuschätzen. Immerhin ging es ihm, verglichen mit vielen anderen jungen Piloten bei europäischen Low-Cost-Gesellschaften, ausgezeichnet. Er flog einen Langstreckenjet, hatte einen unbefristeten Arbeitsvertrag, verdiente kein schlechtes Geld, und auch die Arbeitszeiten waren für ihn, der nichts anderes kannte, akzeptabel. Hans musste für sich auch eingestehen, dass die Thesen des jungen Kollegen durchaus einiges Wahre an sich hatten. Auch wenn es alles andere als in Hans' Sinn war. Aber vielleicht musste man wirklich Altes hinter sich lassen und sich den Zeiten anpassen.

Wird die gut gelebte Sozialpartnerschaft der Schweiz wirklich verschwinden, oder gibt es noch Grund für Optimismus. Und wenn sie verschwindet, ist das wirklich schlimm oder schlechter?

«Sobald der Leidensdruck genug gross ist, werden auch die gemässigtesten und konsensorientiertesten Schweizer auf die Strassen gehen. Das ist ja früher und in anderen Branchen auch schon geschehen. Und wenn es von der deutschen Art etwas zu lernen gäbe, wäre es die Tugend, die Dinge, die stören, direkt anzusprechen, und mit Nachdruck zu verlangen, was einem zusteht!»

«Das wird nicht passieren ... Auch das, was du meinst mit wehren, passiert hier nicht so schnell. Das hast du doch letzten Herbst gesehen. Wir sind nicht die Leute, die streiken und auf die Strasse gehen.»

«Das habe auch ich gemerkt. Aber mit pünktlich Kommen gewinnt man keinen Blumentopf. Ich weiss ja nicht, wie viel meine Kollegen noch schlucken wollen, bis sie aufstehen. Aber es muss etwas geschehen, und wir müssen uns an die Art, wie das Management mit uns umgeht, anpassen und Wege finden, um das Gesamtinteresse im Korps höher zu gewichten als die jetzt so dominanten Einzelinteressen. Wenn wir das hinbekommen, wird es für die Vorstandskollegen auch einfacher werden, standhaft zu verhandeln. Nur so kann sich die AEROPERS aufrecht <Interessenverband> nen-

nen und in 70 Jahren wieder ein schönes Fest feiern. Wenn wir das nicht hinbekommen, sehe ich auch für unsere Zukunft schwarz ...»

«Wir werden sehen. Gehst Du ans AEROPERS-Fest?»

«Ich gehe ganz sicher ins Albisgütli, um auf die Zukunft der AEROPERS anzustossen. Das lasse ich mir nicht nehmen!»

Ich jedenfalls habe keine Angst vor der Zukunft und sehe die auch nicht so schwarz wie die beiden. Ich freue mich darauf, auch wenn ich die AEROPERS in 70 Jahren wohl nicht mehr erleben werde. Es gibt keinen Grund, missmutig zu sein, sondern wir sollten den 70. Geburtstag uneingeschränkt feiern! ●

Anreise zum Schützenhaus Albisgütli

Das Schützenhaus Albisgütli kennt man in Zürich, ob vom Knabenschiessen oder den Country- und Bluesfestivals. Das Gebäude wurde Mitte des 19. Jahrhunderts erstellt. Der Festsaal bietet je nach Anlassart für über 1200 Gäste Platz. Den Autofahrern stehen rund 1000 Grasparkplätze zur Verfügung.

Bei der Anreise mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr lohnt es sich am 29. August, den Fahrweg genau und mit genügend Zeit einzuplanen, da zeitgleich die «Street Parade» am Seebecken in Zürich viele Wege versperrt.

Wir empfehlen die Anreise mit dem ÖV. Die wichtigsten Verbindungen zum Albisgütli werden betrieben – wenn auch zum Teil mit Umleitungen.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln

Vom Hauptbahnhof Zürich Tram Nr. 13 (Haltestelle in der Bahnhofstrasse) in Richtung «Albisgütli» nehmen. Sie finden die Festhalle direkt neben der Tram-Endstation «Albisgütli».

Mit dem Auto von Bern/Basel/Baden

- Autobahn N1 Bern–Zürich nehmen.
- Die Stadt in Richtung Chur durchqueren.
- Vor der Autobahnauffahrt «Chur» rechts einspuren und der Beschilderung «Albisgütli» folgen oder über die Westumfahrung bis zur Ausfahrt «Zürich-City/Brunau» fahren.

Mit dem Auto von Chur

- Autobahn N3 Chur–Zürich nehmen.
- Bei der Autobahnausfahrt «Zürich-Brunau» die Autobahn verlassen.
- Der Beschilderung »Albisgütli« folgen.

Mit dem Auto von St. Gallen/Winterthur

- Autobahn N1 St. Gallen–Zürich nehmen.
- Die Stadt in Richtung «Chur» durchqueren.
- Vor der Autobahnauffahrt «Chur» rechts einspuren und der Beschilderung «Albisgütli» folgen oder über die Westumfahrung bis zur Ausfahrt «Zürich-City/Brunau» fahren.

Für die sichere Heimreise stehen Taxis der Firma A1-Albatross bereit.

Ende Artikel

Dresscode «Cocktail»?

Wenn auf der Einladung zum Fest oder zum Empfang eine Kleiderordnung angegeben ist, kann das eine grosse Hilfe für den Gast sein, es kann aber ebenfalls zu Unverständnis führen. Da der Dresscode aus Ehrerbietung und Respekt gegenüber dem Gastgeber unbedingt eingehalten werden sollte, führen allzu ausgefallene Kleiderwünsche zu Verdruss bei Gästen.

Der Dresscode «Cocktail» stammt aus Amerika und lässt dem Gast trotz stilvollen Outfits verschiedene Möglichkeiten, die eigene Persönlichkeit zu verwirklichen. Wie der Name sagt, wird diese Kleiderordnung beispielsweise in eleganten Cocktailbars vorausgesetzt. Sie eignet sich aber auch fürs Kasino oder für ein elegantes Geschäftsessen.

Ebenso wie beim «Tenue de Ville» trägt der Herr einen dunklen Anzug, der nicht unbedingt in Schwarz gehalten sein muss.

Die Dame kleidet sich in ein schickes Kostüm, ein elegantes Cocktailkleid oder eventuell in einen adretten Hosenanzug, der aber nicht auf jeder Veranstaltung gerne gesehen ist.

Dresscode «Cocktail» für Damen

Wenn sich die Dame nicht für ein hübsches Cocktailkleid im Pastellton entscheiden möchte, kann sie stattdessen ein elegantes Kostüm wählen. Beim Cocktailkleid sollte sie darauf achten, dass weniger oft mehr ist.

Das bedeutet: Hat das Kleid auffällige Rüschen, Volants oder Pailletten, so wird an den Accessoires gespart, und das Make-up sowie die Frisur fallen besonders dezent aus. Handelt es sich um ein einfarbiges, schlichtes Cocktailkleid, darf der Schmuck etwas auffälliger sein, und auch die Frisur darf extravagant ausfallen.

Beispiele für Damen

- Schlichtes, anliegendes Cocktailkleid, kombiniert mit auffälligen Ohrringen und hohen Pumps.
- Helles Cocktailkleid mit Rüschen und Volants, kombiniert mit kleinen Ohrringen und Pumps.
- Dunkles Kostüm, kombiniert mit einfarbiger Bluse im Pastellton.
- Hautfarbene Strumpfhose.
- Dunkle, geschlossene Lederpumps, passend zum Kleid oder zum Rock.

Dresscode «Cocktail» für Herren

Auch Herren müssen nicht zwangsläufig im schwarzen Anzug im Spielkasino erscheinen. Die Kleiderordnung «Cocktail» erlaubt ebenfalls einen eleganten Anzug in Anthrazit, in Dunkelgrau oder in Nachtblau. Der Anzug kann mit einem weissen, langärmligen Hemd kombiniert werden. Oder es wird ein Hemd in hellem Pastellton vorgezogen. Selbst ein dezentes Muster wie beispielsweise feine Streifen darf das Hemd aufweisen.

Die Krawatte sollte umgelegt werden. Auch sie ist entweder einfarbig oder leicht gemustert. Passend zum Anzug werden dunkle Socken gewählt, und das Schuhwerk besteht aus schwarzen Lederschnürschuhen.

Beispiele für Herren

- Anzug in Schwarz, Anthrazit, Dunkelgrau oder Nachtblau, kombiniert mit einfarbigem, hellem, langärmligem Hemd.
- Dunkler Anzug, kombiniert mit dezent gemustertem, hellem, langärmligem Hemd.
- Einfarbige Krawatte oder Krawatte mit dezentem Muster.
- Zum Anzug passende, dunkle Herrensocken oder Herrenkniestrümpfe.
- Dunkle Lederschnürschuhe.

Quelle: Dresscode-guide.de

Rob Spence

Mit einem scheinbar knochenlosen Körper und einem Gesicht aus Gummi ist RobSpence ein Comedy-Power-Paket, das auf der Bühne mit Talenten eines Robin Williams oder Jim Carrey zu vergleichen ist. Mit verblüffender Geschwindigkeit verbindet er meisterhaft verbale Stand-ups, Gestik und Slapsticks. Seine Aufführungen wurden als «Pantomime mit Pointen» beschrieben.

Wie alles anfängt

Rob will nie etwas anderes, als Menschen zum Lachen zu bringen. Bereits mit vier Jahren teilt er seiner Familie trocken mit: «Wenn ich gross bin, will ich Clown werden – falls ich den Kindergartenabschluss schaffe!»

Jugend

Rob wächst teils in Penrith/Australien, einer Stadt im Westen von Sydney, und teils auf dem Land in Mudgee auf. In Mudgee besitzt sein Vater eine kleine Farm von ungefähr der Grösse Belgiens.

Ausbildung

Robs Bühnenkarriere fängt 1984 im Alter von 18 Jahren an. Als Breakdancer gibt er Vorstellungen in Sydneys Diskotheken und Varietés. 1986 wird er als Bewegungstalent entdeckt und bekommt eine Festanstellung in «Australia's Wonderland», einem Vergnügungspark in Sydney. Fortan arbeitet er an den Wochenenden als Pantomime und Stuntman.

Nach seinem Uni-Abschluss bildet sich Rob in London beim weltberühmten französischen Clown Philip Gaulier weiter. Rob verbringt viele schmerzhaft Monate mit Philips entmutigenden Worten: «Does anyone think this shit is funny?»

Meister der Comedy

Nach ersten Erfolgen als Breakdancer, Pantomime und Stuntman reist Rob Spence 1987 mit seiner ersten One-Man-Show «Comedy Madness» als Strassenkünstler um die Welt – Australien, Nordamerika, Indien, Nepal, Asien und Europa – und verliebt sich in der/die Schweiz.

Internationaler Durchbruch

Mit erfolgreichen Shows im legendären Criterion Theatre in London, beim weltgrössten Comedy-Festival «Just for Laughs» im kanadischen Montreal,

am «Montreux Comedy Festival», mit einer Australien-Tour mit dem australischen Kult-Comedian Col Elliot und einer Tournee durch Nordamerika schafft Rob Spence den internationalen Durchbruch.

Populär in der Schweiz und in Deutschland

Seine Präsenz im deutschen Freiburg, Europas grösster Kulturbörse, macht Rob Spence zu einem der aktivsten Komiker in der europäischen Live-Comedy- und TV-Szene.

Die SF1-Show «Takito», das Humorfestival Arosa, das Comedy-Festival «Zürilacht», seine eigene Fernsehshow «Rob's Comedy Club» und die «Wochen-show live Tour» mit SAT1 durch Deutschland verhelfen Rob auch in der Schweiz und in Deutschland zu grosser Popularität.

Von 2003 bis 2013 folgen Tourneen durch Europa mit seinen Live-Solo-Shows «Die Irrfahrten des Odysseus», «Best of Rob», «Tierisch», «Das Kängumuh» und Gastspiele bei der Weihnachtsshow «Salto Natale» und im Zirkus Roncalli.

SWISS Pilot Combo

Piloten hätten Kerosin im Blut, wird gerne behauptet. Es gibt aber auch solche mit Musik in den Adern. Ein Dutzend aktive Piloten der Swiss mit zum Teil professionellem musikalischen Hintergrund haben 2011 eine Combo gegründet, die gleichwohl den Jazz, den Blues als auch den Funk beherrscht.

Die SWISS Pilot Combo entstand 2011 aus einer Idee eines Piloten der Swiss. Schnell hatte er ein paar verbündete Berufskollegen gefunden, die von der Möglichkeit, mit anderen Piloten zusammen in einer eigenen Jazz-Funk-Combo zu spielen, begeistert waren. Es brauchte keine grosse Werbung, um alle Musiker innerhalb des Swiss-Pilotenkorps zu finden. Die Combo war im Sommer 2011 schnell gebildet...

Nach einer Sitzung mit dem Marketing-Team der Swiss war klar, dass von Seiten der Swiss ein gewisses Interesse für die Band bestand. Man wollte schauen, zu welchen Anlässen die SWISS Pilot Combo Verwendung finden könnte. Im Herbst fand dann wiederum ein Meeting mit Swiss-Leuten im Obstgarten zum Thema Weihnachts-Party statt. Das Problem war aber, dass es weder Ton- noch Bildaufnahmen der Combo gab, da sich die Bandmitglieder zuvor nur kurz für ein Kickoff-Meeting getroffen, aber zusammen nie einen Ton gespielt hatten.

Bei der Swiss gab es ein paar Verantwortliche, die sich gegen eine Teilnahme an der Weihnachts-Party aussprachen. Es gewannen jedoch die mutigeren Mitarbeiter, und die SWISS Pilot Combo kam zu ihrem ersten Engagement, und dies gleich vor über 2000 Zuhörern im «StageOne» in Zürich-Oerlikon.

Die Bandmitglieder treffen sich jeweils zwei oder drei Tage vor einem Gig zum gemeinsamen Üben. Den grossen Probeaufwand muss demzufolge jeder Einzelne für sich zu Hause bestreiten – und dies ist nicht wenig!

Die SWISS Pilot Combo wird an ihren Gigs jeweils von einer professionellen Sängerin und drei Backvocals unterstützt.

Der Auftritt am 70-Jahr-Jubiläum der AEROPERS ist für die SWISS Pilot Combo der erste Gig, der nicht für die Swiss als Auftraggeber durchgeführt wird. An dieser Stelle bedanken wir uns bei der Swiss herzlich für die Planung der Musiker für das AEROPERS-Jubiläumfest.

Ich bin Torsten Sträter

Sträter absolvierte eine Ausbildung zum Herrenschneider und arbeitete auch in diesem Beruf. Später arbeitete er zwölf Jahre lang in einer Spedition. Er schrieb unter anderem für das Satiremagazin «Pardon» und schreibt seit geraumer Zeit humoristische Kolumnen für das «Kicker-Sportmagazin». In seinen Büchern finden sich nur Kurzgeschichten. Er tritt regelmäßig im «Satire-Gipfel» und bei «extra 3» auf. Sträter lebt in Waltrop im Ruhrgebiet.

Ich wiege bei 1,80 Metern Höhe etwa eine halbe Tonne, weswegen ich nicht damit rechne, Booking-Anfragen für Katalogfotos zu bekommen. Ich komme darüber weg. Wenn ich nicht an meinen Geschichten für Bücher und Lesungen arbeite, sitze ich auf dem rapide durchschimmelnden Holzmobiliar meines Balkons. Ich weiss nicht, was in diese Baumarktleute gefahren ist – man bricht sich sicher keinen Zacken aus der Krone, wenn man Gartenmöbeln aus Holz einen Zettel beilegt: Bitte einölen, imprägnieren oder nur in der Wohnung benutzen! Wer soll das wissen? Bis Ende des Sommers – vermutlich arbeite ich dann grade an einem Essay über Pudding oder sowas – wird im hellen Sonnenlicht das Holz unter mir explodieren und ich werde von einem Stuhlbein gepfählt. Gut, dass ich den Bon noch habe.

Ich bin, wenn ich mich nicht in Gefahr begeben, in der Republik unterwegs und lese vor – bei Poetry Slams, auf Sololesungen, Lesebühnen und bizarren Mixed Shows (ein Orgelspieler, ein Luftballontier-Clown, eine Frau, die mit Küchengeräten spricht, ich. So in der Art.). Fakt ist: Der Poetry Slam hat mich hervorgebracht ... allerdings bin ich, was meine Teilnahme an Slams angeht, so unzuverlässig, dass gemunkelt wird, in meinem Keller stünde ein Glücksrad, das folgende Felder aufweist:

Ich stehe (jugendliche Formulierung) auf Musik von Sinatra, Rammstein und Bach, beneide Menschen, die gut Piano spielen können (und mit «beneide» meine ich «hasse»), kann zum Beispiel über Horst Evers, Fritz Eckenga, Malmsheimer, Onkel Fisch, Helge Schneider und Stromberg lachen, nicht aber über den Psychopathen, der bei uns frühmorgens durch die Siedlung fährt und beschissene Flötenmusik vom Band spielt, damit man ihm Metallschrott bringt. Was denkt der Vogel sich? Dass ich da um sieben aus der Kiste schnelle und ausrufe:

«Poztausend! Da isser wieder! Da werde ich doch direkt mal eine Heizungsverkleidung abschrauben und sie noch in Unterhose feilbieten! Ich wusste

doch gar nicht, wohin damit! Endlich wird dieser Klumpen Blech seiner wahren Bestimmung zugeführt: Unter die Fittiche des kettenrauchenden Schrotteumels mit seiner völlig unmelodischen, ja kakophonischen Drecksflöte! Hurra!»

Dafür unterstütze ich den deutschen Buchhandel. Durch massives Einkaufen und Auftritte. Lassen Sie sich gesagt sein: Kleine Buchläden sind schöner. Und besser. Warum? Fragen Sie sich einfach, was Sie lieber tun...

- a) über Bücher reden oder
- b) Rolltreppe fahren?

Der neue Roman über mittelalterliche Reiseprostitution kostet übrigens überall das Gleiche. Also kann es kein Fehler sein, dort zu kaufen, wo man Sie wiedererkennt.

Halten Sie die Ohren steif – und wenn Sie das anatomisch nicht geregelt kriegen, blicken Sie einfach nach vorn. Hinter Ihnen ist meistens nix.

Ihr Torsten Sträter

DJs «Juste & Wallace»

DJs, Producers und Drummers – zwei begnadete Musiker fanden sich 2008. Das musikalische Rüstzeug holten sie in Zürich und Luzern, beeinflusst sind sie von Boston, New York, Kuba und Afrika. Sie lassen Elemente aus verschiedenen Stilrichtungen einfließen und begeistern die Zuhörer mit ihrer Leidenschaft zur Musik.

Die Story

In den Clubs fallen ihre Sets durch antreibende Bässe, satte Kicks, verspielte Percussion und harmonische Keyboards auf. Die Vermischung von Deep-, Tech-House und Nudisco, die sie mit Elementen aus Hip-Hop, Funk, Jazz und Rock ausschmücken, zieht die Zuhörer sofort in ihren Bann. Ihre Rhythmen sind kraftvoll wie auch geschmeidig, und sie überraschen ihr Publikum oft mit unkonventionellen Beatwechselln.

Juste & Wallace

Die beiden Musiker, Produzenten und DJs haben sich 2008 in Zürich kennengelernt. Rasch hat sich nicht nur eine persönliche, sondern auch eine musikalische Freundschaft entwickelt. Das Duo hat seinen Sound sehr früh gefunden, und man merkt, dass sie es ernst meinen. Wenn sie hinter dem Pult stehen, spürt man die Leidenschaft zur Musik, und die entstandene Freundschaft widerspiegelt sich in ihren Beats. Die zwei geben einem zu verstehen, dass die Musik eine variable Kombination aus ihnen selbst und ihrem Publikum ist. Mitgerissen taucht man in ihre Welt ein.

Juste

Juste hat schon in jungen Jahren sein musikalisches Talent an Schlagzeug, Klavier und diversen Perkussionsinstrumenten gezeigt. An der Hochschule für Musik und Theater in Zürich und am Berklee College of Music in Boston gab er seinem Können den nötigen Feinschliff. Die Aufenthalte in New York und Kuba übten einen grossen Einfluss auf seine Musik aus. Geprägt wird sie bis heute noch von Jazz, Funk, Hip-Hop und Low-Fi.

Wallace

Wallace wurde während mehrerer Aufenthalte in jungen Jahren auf dem afrikanischen Kontinent in den Bann der Perkussion gezogen. Er besuchte die Jazzschule Luzern und hatte das Glück, von Guem et Zaka und Reto von Salis unterrichtet zu werden. Wallace spielte von 1998 bis 2007 als

Perkussionist an diversen nationalen wie auch internationalen Partys und Veranstaltungen. Elemente aus Funk, Rock, Hip-Hop und Urban haben ihn musikalisch bis heute stark beeinflusst.

Ende Artikel

Tombola

Beim grossen AEROPERS-Event führen wir eine Tombola mit vielen wertvollen und attraktiven Preisen für Euch durch. Ihr habt die Möglichkeit, mit einem kleinen Einsatz hochwertige Preise zu gewinnen und etwas für einen guten Zweck zu tun.

Erlös für einen guten Zweck

Der Erlös der Tombola kommt der «**Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals**» zugute.

Lospreis

Der Preis für ein Los beträgt **5 Franken**. Einfach den Namen auf die Lose schreiben und in die Los-Box beim Eingang werfen. Es lohnt sich auf alle Fälle, mehrere Lose zu kaufen, damit die Gewinnchancen stark steigen.

Ablauf

Die **Verlosung der vier Hauptpreise** findet um zirka **21.30 Uhr** auf der Bühne statt. Gleichzeitig werden die übrigen Gewinner auf der Saalleinwand und per Aushang angezeigt. Die Preise können bis um 2 Uhr im Eventbüro neben der Bühne abgeholt werden.

Tombola-Gewinne

1. Preis

Ein Business-Class-Flug für 2 Personen weltweit
Swiss International Air Lines

2. Preis

Ein Business-Class-Flug für 2 Personen europaweit
Swiss International Air Lines

3. Preis

Ein Wochenende mit einem Tesla S
Tesla

4. Preis

Zwei VIP-Tickets «SWISS Band In Concert 2015»
SWISS Band, Concert Band of Swiss International Air Lines



Weitere Preise

4 x Schnupf-Bundles

Breeze GmbH, schnupf.ch

4 x Zigarren «Avo Uvezian»

Cigars Unlimited, cigars-unlimited.ch

2 x Blumen-Gutscheine à 50 Franken

Magnolia Floristik, Rorbas

2 x Blumen-Gutscheine à 30 Franken

Magnolia Floristik, Rorbas

Zwei First-Class-Tickets «SWISS Band In Concert 2015» *SWISS Band, Concert Band of Swiss International Air Lines*

Diverse Preise

Helsana Krankenkasse & UBS

Von der Line Intro in den Ruhestand

Unser Verband hat beeindruckende 70 Jahre hinter sich. Und weiterhin nehmen wir neue Mitglieder auf, die vor allem in die Zukunft des Verbandes blicken. Um zu sehen, woher wir kommen und wohin wir gehen, habe ich zwei unserer Mitglieder interviewt. Patrick Gosteli wird in Kürze pensioniert und hat die Hälfte unserer Verbandsgeschichte miterlebt. Peter Chizzali-Bonfadin hingegen wird gerade seinen Final Check A320 absolviert haben, wenn dieser Artikel erscheint.

Interview: Janos Fazekas

Patrick, warum bist Du Pilot geworden?

Ich habe schon immer davon geträumt. Meine Eltern haben gesagt, dass ich bereits als Kind immer mit Flugzeugen gespielt hätte. Ich wollte dann Ingenieur werden, weil ich gedacht habe, dass Ingenieure Flugzeuge entwickeln und bauen und sie dann auch ausprobieren dürfen. Aber als ich dann erfahren hatte, dass Ingenieure nicht fliegen, habe ich auf Pilot umgeschwenkt. Die erste Priorität war die Swissair und die zweite Militärpilot. Ich konnte dann beides machen.

Was sind die wichtigsten Qualitäten eines Piloten?

Abgesehen von einem guten räumlichen Vorstellungsvermögen ist das Wichtigste die zwischenmenschliche Komponente. Als ich ein junger First Officer war, hatte ich einen Captain, der sein Flugzeug ähnlich führen wollte, wie man seiner Ansicht nach auch ein Schiff führt. Er glaubte, dass er seine Befehle schreien muss. Aber das ist Vergangenheit und glücklicherweise nicht mehr so. Ein guter Pilot weiss, was er will, ist aber imstande, auf sein Gegenüber einzugehen. Man muss seinen Kollegen vertrauen können und wollen. Man muss flexibel sein und trotzdem eine eigene Linie haben.

Was erwartest Du von einem frischen First Officer?

Unsere Selektion ist nach wie vor gut, und daher brauchen wir vom fliegerischen Niveau nicht zu reden. Ich denke, am Anfang so aufzutreten, als ob man bereits alles kann und weiss, ist sicher der falsche Weg. Kritikakzeptanz ist wichtig. Man muss miteinander reden können. Aber manchmal muss man als First Officer dem Captain einfach vertrauen. Am Schluss gibt es trotz allem eine Hierarchie, die respektiert werden sollte. Das bedeutet auch einfach, mal einen Befehl zu akzeptieren.

Glaubst Du, dass sich ein frischer Pilot möglichst bald in der Firma oder der AEROPERS engagieren sollte?

Wenn man unsere Kollegen und Kolleginnen in der Kabine als Vergleich heranzieht, sieht man eine andere Welt. Es gibt viele Baustellen, aber genauso viele Flugbegleiter, die bereits nach ein oder zwei Jahren wieder verschwinden. Das erschwert die Arbeit für den Verband. Bei uns sieht es anders aus. Swiss International ist nach wie vor top of the top. Wenn man bei uns anfängt, dann bleibt man die ganze Karriere lang hier. Aber heute ist es nicht mehr so, dass der Chef der Swiss unsere Interessen wahrt. Das war früher anders. Wir müssen für uns selbst schauen, und die einzige Möglichkeit, sich zu engagieren, ist die AEROPERS. Wir können unserer Zukunft gegenüber nicht gleichgültig auftreten. Einfach den Dienstplan abzufliegen, egal wie erschöpfend er ist, und sich im Notfall dann krankzumelden, ist keine Lösung. Wir müssen uns dafür einsetzen, dass unser Job auf einem gewissen Niveau bleibt.

Wie siehst Du unseren neuen Vertrag?

Das ist die Konsequenz der Entwicklungen in der Luftfahrtbranche. Ich finde das schade. Die Swiss läuft gut, und auch die Swissair lief gut. Was nicht gut lief, war die SAir Group. Sie wurde unter anderem auch von externen Beratern gesteuert. Diese Leute kamen mit fixen Ideen von anderen Industrien und haben sie der Airline-Branche aufgedrückt. Früher war das anders. Die Leute stiegen unten in der Firma ein und durchliefen die Ränge bis zur Direktion. Die hatten daher auch ein anderes Verhältnis zur Firma. Sie waren nicht an kurzfristigen Gewinnen interessiert, sondern am langfristigen Wohlergehen. Heutzutage ist es den Direktoren wichtig, eine hohe Rendite für ihre Amtsperiode auszuweisen. Löhne zu drücken und Leute zu entlassen gehört zum Tagesgeschäft. Damit können sie nachher auf den nächsthöheren Posten. Was aber nach dem Abgang mit der Firma passiert, ist denen absolut egal. Sie gehören eigentlich nicht zur Firma. Wir sind ganz anders mit der Firma verbunden. Die Swissair war eine Familie, und bei der Swiss erlebe ich das leider nicht mehr so. Und der neue Vertrag schlägt genau in diese Kerbe. Mit der Einführung der neuen Flugzeuge wurde ein massiver Druck auf das Korps aufgebaut. Ich hätte mir gewünscht, dass wir uns stärker gewehrt hätten. Beim ersten Vertrag hatte ich für einige Punkte wenig Verständnis. Den Zusammenschluss der beiden Korps hätte ich sehr begrüsst. Aber wieso mussten der Zusammenschluss und die Einführung der neuen Flugzeuge auf unsere Kosten gehen? Beides sind effizienzsteigernde Massnahmen. Die Firma spart also langfristig Geld. Wieso muss sie dann mit uns nochmals Geld sparen?

Abgesehen von der Reduktion der Frei- und Ferientage wäre ich mit dem ersten Vertrag einverstanden gewesen. Als die B-777 im European-Vertrag aufgetaucht ist, hätten wir sofort und vehement reagieren müssen. Selbstverständlich muss sich die AEROPERS in ihrer Reaktion an die Gesetze halten. Aber auch das Management hat sich ausserhalb der Abmachungen unseres damals gültigen Vertrags bewegt. Eine Vollversammlung einzuberufen wäre vielleicht etwas extrem gewesen, hätte aber vielleicht auch den Korpsgeist gestärkt. Ausserdem haben wir auch zu dieser Zeit viel Neues absorbieren müssen. Ich spreche von den Procedures und dem neuen Flugplanungssystem. Wir haben hier viel Extra-Arbeit geleistet, die wir in dieser Situation nicht unbedingt hätten leisten müssen. Kurzum: die Lösung, die wir jetzt haben, ist eine schlechte Lösung.

Wie hat sich die AEROPERS verändert?

Das ist etwas schwierig zu formulieren. Als ich angefangen habe, waren die meisten Funktionäre Deutsche oder Holländer. Diese Leute hatten wenig Mühe, anzuecken. Heute scheint mir, dass wir kaum mehr hohe Wellen werfen wollen. Wir sind momentan ein wenig soft. Natürlich ist so etwas leicht gesagt. Ich hätte mich vielleicht auch zur Verfügung stellen sollen. Vielleicht hätte ich dann aus erster Hand erfahren, dass die Arbeit nicht so einfach ist. Ausserdem muss ich auch sagen, dass die AEROPERS hervorragende Arbeit leistet. Die Organisation des Korps während der Verhandlungen zum GAV11 vor vier oder fünf Jahren war sehr gut. Der Vorstand hat das Korps damals wie einen Pfeilbogen vorgespannt und hätte den Betrieb von heute auf morgen lahmlegen können. Diesmal war es anders. Wir haben lange nichts gehört, und dann war da plötzlich ein Vertrag: «Take it or leave it, das ist Eure letzte Chance, um die B-777 fliegen zu können.» Ich glaube bis heute nicht, dass es so einfach gewesen wäre, die Menge an externen Piloten zu organisieren und zu schulen, um uns zuersetzen. Speziell, wenn unsere Instruktoeren nicht mitmachen. Da muss man auch eine Lanze für die Instruktoeren brechen, sie stehen üblicherweise an vorderster Front.

Was würdest Du Dir von der AEROPERS wünschen?

Ich wünsche mir, dass die AEROPERS professionalisiert wird. Wir brauchen ein oder zwei Leute mehr, die den Job hauptberuflich machen. Das kostet ein bisschen etwas, aber der Effekt wird gross sein. Die Gegenseite gibt nämlich auch einiges an Geld aus, um die Verhandlungen zu analysieren und sie zu optimieren. Ausserdem ist die Doppel- oder Dreifachbelastung für unsere Kollegen

im Vorstand nicht zu unterschätzen. Routechecks, Simchecks, Umschulungen und Zeitverschiebung sind die fliegerischen Belastungen. Dann sollte da ja auch noch Zeit sein für Familie und Freunde. Aber während einer GAV-Verhandlung sind die Anforderungen vielleicht zu hoch.

Ich wünschte mir auch eine bessere Kommunikation. Es wurde während der Verhandlungen kaum etwas kommuniziert. Aber auch nicht von den Chefpiloten und dem Management. Wäre es so problematisch gewesen, wenn wir im Korps mehr gewusst hätten? Es wäre es wert, sich zu fragen, was wir verloren hätten, wenn das Korps mehr gewusst hätte während der Verhandlungen. Ist das tatsächlich so schlecht gewesen? Sowohl die Sicht der Chefpiloten, des Managements als auch der AEROPERS.

Wie hat sich unsere Führung entwickelt?

Ich möchte hier einen Vergleich aus dem Militär bringen. Das Korps sind die Soldaten. Die Chefpiloten sind die Korporale. Im Militär schaut der Korporal für seine Truppe und verteidigt seine Truppe die Leute weiter oben. Wenn es in seiner Truppe nicht mehr läuft, dann stellt er sich zu ihnen. Und ich habe das Gefühl, dass das heute nicht mehr der Fall ist. Ich glaube nicht, dass die Chefpiloten zu unserem Chef gegangen sind und ihm gesagt haben, dass die Einflottung neuer Flieger so nicht oder nur schlecht funktioniert.

Was würdest Du Dir dann von unserer Führung wünschen?

Ich glaube, wir wären viel effizienter, wenn wir alle am gleichen Strang ziehen würden. Auch die Umschulung B-777 wäre viel einfacher gewesen. Ich glaube, das Korps hätte unter anderen Umständen eine Einflottungsvereinbarung mit weniger Frei- und Ferientagen problemlos akzeptiert, wenn wir sie danach wieder zurückbekommen hätten. Aber stattdessen versucht man, uns permanent zu drücken, und wir wehren uns, so gut es geht. Das gibt einfach sehr viel Reibungsverlust, der nicht notwendig wäre.

Welche Herausforderungen warten auf uns Piloten?

Viel mehr Automation wird es nicht mehr geben. Ich sehe die Gefahr eher in der Selektion. Ich befürchte, dass wir in Zukunft Leute weniger nach ihrer fliegerischen Begabung selektieren als vielmehr nach ihren Computerbedienungsfähigkeiten. Das heisst, man fliegt immer mehr automatisch und immer weniger von Hand.

Und das andere sind die Arbeitsbedingungen. Wenn man Salär und Freitage ändert, ändert man auch die Arbeiter. Man sieht das auch bei der Kabine. Es gibt immer mehr Leute, die kurze Rotationen bevorzugen, weil

sie lieber so viel wie möglich zu Hause sind. 20-tägige Rotationen sind heute nicht mehr denkbar. Man würde keine Leute dafür finden. Und bei den Piloten ist zusätzlich die Gefahr, dass man immer Leute im Cockpit findet, die um jeden Preis fliegen wollen. Auch wenn sie die notwendigen Qualifikationen nicht mitbringen. Ich habe gegen Ende meiner Karriere auch noch die Selektion der Jungpiloten im Militär gemacht. Die Bewerber, die sich völlig auf den Pilotenberuf versteift haben, sind meistens durchgefallen. Es gibt einfach vieles, was man als Pilot mitbringen muss. Und wenn man seinen Horizont zu sehr auf eine Option beschränkt, fehlt oft einiges davon. Da sich die Arbeitsbedingungen verschlechtern, besteht die Gefahr, dass immer mehr solcher Leute ins Cockpit kommen. Wir sind damals als Captains selektioniert worden, nicht nur als Piloten. Ich hoffe, dass das auch heute noch so ist.

Worauf blickst Du besonders gerne zurück?

Sicher auf alle Umschulungen. Ich durfte einige davon machen, und sie waren alle Highlights. Und selbstverständlich die Destinationen. Die ganze Welt zu bereisen war wunderbar. Aber auch der Kontakt mit den Passagieren und den Leuten allgemein war besonders. Der fliegerische Aspekt ist natürlich auch irrsinnig schön. Nach 35 Jahren gehe ich immer noch gerne fliegen, und ich schätze es immer noch sehr. Und als Captain habe ich das Glück, die Stimmung an Bord gestalten zu können. Du kannst die Crew motivieren und mit tollen Leuten zusammenarbeiten. Es ist noch immer ein sehr schöner Job. Das ist vielleicht auch der Nachteil. Weil der Job so schön ist, machen wir einiges mit, um weiterarbeiten zu können. Aber der Job ist fantastisch, und ich hoffe, dass es so bleibt.

Was war anders, als Du es erwartet hattest?

Was man am Anfang wohl unterschätzt, ist der Aufwand für die Lizenzerhaltung. Es gilt, jedes Jahr einige Checks hinter sich zu bringen. Das macht den Job auch interessant. Wir haben nie ausgelernt, es ist aber auch ein konstanter Druck. Nach dem Check ist vor dem Check. Vielleicht realisieren viele Leute nicht, dass unsere Lizenzen immer zeitlich beschränkt sind. Aber allgemein gesprochen war der Job als First Officer eher so, wie ich es mir vorgestellt hatte, und der Job als Captain ist einfach zehnmal schöner als gedacht (lacht).

Was wird sich nie ändern?

Mittelfristig wird es weiterhin Piloten brauchen, und zwar pro Cockpit mindestens zwei. Fliegerisch wird es schön bleiben. Da kann man machen, was man will, das bleibt einfach schön. Sonnenaufgänge und Nachtanflüge sind etwas Besonderes. Genauso wie der Kontakt mit den Crews und den Passagieren. Eine weitere Konstante sind Unvorhersehbarkeiten. Das Wetter ändert sich permanent. Und nach einem langen Flug nach Hongkong weiss man auch zwei Sekunden vor der Landung nicht, ob sie schön wird oder nicht. Der Job ist jedes Mal ein wenig anders, es ist nie einfach nur Routine. Man muss jedes Mal kämpfen. Bis zum Touch-down oder sogar bis ans Gate. Das ist etwas sehr Schönes.

Was möchtest Du nicht nochmal erleben?

Das Grounding. Aber abgesehen davon finde ich die Entwicklung der CRM-Aspekte bei uns im Cockpit sehr gut. Als ich angefangen habe, war links der Chef und irgendwo rechts der «Copi». Es waren selbstverständlich nicht alle Captains so. Dahin müssen wir nicht zurück.

Wie würdest Du den Pilotenjob beschreiben?

(Lange Pause) Es gibt zwei Aspekte. Du musst einerseits selbständig sein. Es passiert oft, dass man im Ausland alleine ist. In New York kommt es öfter mal vor, dass die ganze Crew verschwindet. Aber andererseits muss man ein sozialkompetenter Mensch sein. Nur so ist eine gute Zusammenarbeit gewährleistet. Und auf den langen Flügen ist es schon von Vorteil, wenn man sich ein wenig miteinander unterhalten kann. Man muss eine grosse Lernbereitschaft mitbringen. Wie bereits gesagt, gibt es viele Checks. Am besten geht man ohne irgendeine Erwartungshaltung heran und nimmt es, wie es kommt. Es ist ein superschöner Job. Und das Fliegerische ist genau so, wie man sich das vorstellt, einfach wunderbar.

Du würdest den Job also immer noch empfehlen?

Ich würde es immer noch jedem empfehlen. Als meine Tochter gesagt hatte, dass sie auch Pilotin werden wolle, habe ich natürlich gesagt, dass die Rotationen nicht mehr so sein würden, wie sie es mit mir erlebt habe. Es wird keine Vier-Nächter Tokyo geben oder zehn Tage in Hongkong. Aber der Job ist immer noch super, und wenn die Flugzeugtüre mal zu ist, dann ist man untereinander und hat es gut. Es ist einer der wenigen Jobs, wo man so einen Einfluss auf die Stimmung hat. Jedesmal ein neues Büro mit neuen Leuten, und wir sind dafür verantwortlich, die Musik zu machen. Und als Captain

hast du deine 13 Leute und bist dafür verantwortlich, den Auftrag zu erledigen. Und wie du das machst, liegt ganz allein an dir. Das ist etwas ganz Tolles.

Wann sollte es dann definitiv vorbei sein mit der Fliegerei?

Ich glaube nicht, dass es ein fixes Alter dafür gibt. Als ich angefangen habe, hat man mir gesagt, dass ich etwa 28 Jahre arbeiten würde. Dann wäre ich mit 52 Jahren pensioniert worden. Aus 52 wurde 55, und aus 55 wurde 57, dann 58 und jetzt 60. Ich gehe jetzt mit 59 Jahren. Ich glaube, wir sollten es jetzt bei 60 belassen. Auch damit die jungen Leute eine Chance haben, unten einzusteigen. Aber ich glaube auch, dass wenn man mit 60 Jahren noch viel länger fliegt, sich gesundheitlichen Schaden zufügt. Es gibt für die gesundheitlichen Aspekte noch viel zu wenige Statistiken. Die MD-11 war der erste Flieger, der mit 12 oder 13 Stunden richtig lange in der Luft war. Das ist erst zirka 20 Jahre her. Wir haben also erst seit 20 Jahren Leute, die nonstop an die Destinationen fliegen und mit einer grossen Zeitverschiebung und kurzen Layovers wieder nach Hause kommen. Wir können noch gar nicht wissen, wie sich das auswirkt. Früher waren wir sehr lange unterwegs, und da gab es das eine oder andere Bier oder auch mal einen Whiskey. Das war gesundheitlich bestimmt auch nicht optimal (lacht). Ob das hohe Pensionsalter ein Fluch oder Segen ist, wird sich noch herausstellen.

Was kommt bei Dir als Nächstes, worauf freust Du Dich?

Ich freue mich darauf, Dinge zu tun, auf die ich früher keine Lust hatte. Zum Beispiel viertägige Städtetrips. Während meiner Karriere hatte ich keine Lust, gleich nach der Landung in den nächsten Flieger zu steigen. Ich habe die ganze Welt gesehen, und jetzt möchte ich Europa bereisen. Ausserdem habe ich viel an meinem Haus gearbeitet und möchte das jetzt auch ein wenig geniessen. Auf diese Dinge habe ich richtig Lust. Zusätzlich habe ich mit meinen Motorrädern und Autos auch genügend Hobbys. Und wenn es mir wirklich langweilig werden sollte, könnte ich immer noch das Haus verkaufen und ein neues anfangen zu bauen.

Natürlich werde ich gewisse Sachen an der Fliegerei vermissen. Es wird nie wieder so einfach sein, zu reisen. Man fliegt nach Hongkong, wird mit dem Bus abgeholt, und das Hotelzimmer steht bereit. Und durch das viele Fliegen müssen die Aufenthalte auch nicht so vollgeladen sein. Man kann auch einfach mal am Hotelpool liegen, ohne das Gefühl zu haben, dass man etwas verpasst. Ich habe bei der Militärfliegerei auch gedacht, dass ich sie vermissen

werde. Aber als ich dann fertig war, war es für mich okay. Es war eine super Zeit, aber dann kam etwas anderes. Und so wird es vielleicht auch bei der Swiss sein. Ich hatte eine wundervolle Karriere ohne grosse Vorfälle. Dann gehe ich mit dem Gefühl, meinen Job richtig gemacht und das Beste gegeben zu haben.

Was würdest Du gerne noch loswerden?

Wir hatten früher von der AEROPERS Tabellen, die gezeigt haben, wie viele Freitage eine Rotation ergeben sollte, um gesundheitlich im grünen Bereich zu bleiben. Ich habe das Gefühl, dass das ein wenig in Vergessenheit gerät. Das birgt die Gefahr, dass es irgendwann nicht mehr möglich ist, 100-prozentig zu fliegen, oder eine ganze Karriere lang. Das fände ich traurig. Aber ich hoffe, dass alle, vor allem die Jungen, am Schluss genauso den Plausch gehabt haben wie ich!

Vielen Dank, Patrick!

Peter, warum bist Du Pilot geworden?

Mein Grossvater war Privatpilot, und das Fliegen hat mich von klein an fasziniert. Seit ich fünf oder sechs Jahre alt war, hat mich alles um die Fliegerei interessiert. Ich war an einer Flugtechnik-Schule und danach zwei Jahre beim Militär als Helikopter-Mechaniker. Als es dann später darum ging, einen Beruf auszuwählen, war für mich eigentlich sofort klar, dass ich Pilot werden wollte.

Was sind die wichtigsten Qualitäten eines Piloten?

Ich denke, Verantwortungsbewusstsein ist sicher sehr wichtig. Wir tragen die Verantwortung für das Flugzeug, die Passagiere und die Crew. In diesem Zusammenhang ist auch Management eine wichtige Voraussetzung. Es gibt neben den bereits genannten noch viel mehr Schnittstellen, die alle koordiniert werden müssen. Da bin ich momentan echt froh, dass die Captains das in die Hand nehmen. Und selbstverständlich sind die Flying Skills von grosser Bedeutung. Ich denke, viele unserer Passagiere wissen gar nicht, wie viel wir von Hand fliegen und wie anspruchsvoll das sein kann.

Was erwartest Du von einem Captain?

In der jetzigen Phase brauche ich noch Coaching und Hilfestellung. Auch für später hoffe ich, noch viel von den Captains lernen zu können. Aber generell betrachtet ist es anspruchsvoll, als Captain das richtige Mass zu fin-



den zwischen Leadership und Kollegialität. Bei uns ist die Hierarchie flach, aber es gibt sie nichtsdestotrotz. Ich wünsche mir daher, dass ein Captain seine Führungsrolle ausstrahlt, ohne dass es eine One Man Show wird. Das gilt, denke ich, der Kabinen-Crew gegenüber genauso. Das Flugzeug endet nicht an der Cockpittüre, und den Kollegen und Kolleginnen hinten gebührt der gleiche Respekt wie uns auch.

Wenn wir nun die Verbandsaktivität betrachten, was sind die Wünsche an das Korps und speziell an Dein Alterssegment?

Ich denke, ein Mindestmass an Erfahrung ist eine Voraussetzung, um sich sinnvoll im Verband engagieren zu können. Gleich nach dem Final Check für den Vorstand zu kandidieren ist wohl etwas hoch gegriffen. Aber jeder von uns hat Vorstellungen davon, wie er sich die Zukunft der Firma vorstellt. Und diese Vorstellungen müssen eingebracht werden, damit sich etwas bewegen kann. Und weil es verschiedene Interessengruppen gibt, ist es auch wichtig, dass sich Leute aus meinem Segment engagieren können, wenn sie das möchten.

Was wünschst Du Dir von unserem Verband?

Er sollte unsere Interessen vertreten. Was im ersten Augenblick offensichtlich klingt, ist gerade wegen der verschiedenen Interessengruppen gar nicht so einfach. Für mich als frischen «Copi» ist selbstverständlich die Arbeitsplatzsicherheit enorm wichtig. Vielleicht muss man dafür einen Trade-off in Kauf nehmen, was Freitage angeht. Aber ich kann mir gut vorstellen, dass sich meine Interessen mit der Zeit verschieben werden. Es liegt an der Verbandsführung, diese Interessen unter einen Hut zu bringen, sodass es am Schluss für alle mehr oder weniger stimmt. Und über solche Vorgänge möchte ich auch auf dem Laufenden gehalten werden. In Anbetracht der Zusammenlegung der Korps, die im Raum steht, wird es auch wichtig sein, den Zusammenhalt in diesem neuen Korps herzustellen und zu stärken. Wenn wir es hinbekommen, uns als Einheit zu formieren, dann können wir einiges erreichen. Diese Einheit zu fördern liegt unter anderem auch am Vorstand.

Was hältst Du von unserem neuen GAV?

Obwohl ich erst seit Kurzem dabei bin, ist es auch für mich offensichtlich, dass das ein heisses Thema ist. Als junger Pilot mit eine MPL-Lizenz ist man erst mal froh, dass man einen Vertrag hat. Aber kaum hat man einen Vertrag, kommt schon der nächste und optimierte. Ich bin froh, dass das

Gehalt gleich geblieben ist. Für mich ist das Fünf-Tage-Arbeit-zwei-Tage-frei-Modell aber kritikwürdig. Natürlich habe ich noch wenig Erfahrung und werde noch instruiert. Daher habe ich ein hohes Arbeitspensum an meinen freien Tagen. Ich bin daher sehr glücklich darüber, wenn im Plan momentan noch 4/3 steht statt 5/2. Aber ich denke, nach der Line-intro wird das schon hart. Das ist für mich der grösste Knackpunkt im Vertrag. Ich kann mich nur auf die Erfahrung anderer verlassen. Aber soweit ich weiss, hatten wir dieses Modell schon mal, und es hat schon mal nicht funktioniert.

Was wünschst Du Dir vom Management und von der Flottenführung?

In Zeiten, wo die Firma expandiert, wir uns brandneue Flugzeuge leisten können, Gewinn schreiben und der Ölpreis niedrig ist, finde ich es wichtig, dass die Mitarbeiter auch etwas zurückbekommen. Irgendeine Form von Anerkennung ist angebracht, auch wenn das Marktumfeld bestimmt nicht einfach ist. Die Swiss als Ganzes macht einen guten Job, und die Arbeiter sollten davon auch etwas spüren.

Mit der Flottenführung hatte ich noch keinen Kontakt. Momentan sind meine Ansprechpartner vor allem die Fluglehrer. Aber generell ist es ein Geben und Nehmen. Solange wir unseren Job so machen, wie es von uns erwartet wird, dürfen wir auch die dafür notwendige Unterstützung erwarten. Ausserdem wünsche ich mir Fairness im Umgang mit uns. Ich muss aber klar sagen, dass ich den Eindruck habe, dass mit uns absolut fair umgegangen wird. Man wird nicht alleingelassen, wenn es mal Probleme gibt. Aber man kann sich auch ruhig mal melden, wenn es etwas Positives gibt. Ich habe generell das Gefühl, dass mir die Türe zum Flottenbüro offen steht.

Welche Herausforderungen warten auf uns Piloten?

Neben einigen anderen Herausforderungen haben wir wohl unter der Erosion unseres Berufsbildes zu leiden. Vor 30 Jahren hätte kein Passagier uns je als Busfahrer bezeichnet. Ich denke, wir müssen daran arbeiten, dass man in uns mehr sieht als Sonnenbrillenträger und Autopilotenüberwacher. Wir werden nicht einfach dafür bezahlt, herumzureisen. Es ist ein fantastischer Job, der viele positive Aspekte hat. Aber es ist ein seriöser und anstrengender Beruf, und das sollten unsere Passagiere auch wissen. Wir sind letztendlich für ihre Sicherheit verantwortlich.

Und natürlich kommen wirtschaftlich einige Herausforderungen auf uns zu. Die Golf-Carrier sind sicher ein Thema. Der Wettbewerb ist verzerrt, und da ist eine Reaktion der gesamteuropäischen Politik notwendig. Der Luftverkehr schafft viele und gut qualifizierte Arbeitsplätze, und die müssen erhalten blei-

ben. Und wir müssen mit diesen Arbeitsplätzen dann auch vernünftig umgehen. Ich sehe da die Automation als einen Fortschritt mit Risiko. Ich denke, wir Piloten freuen uns alle, wenn wir auf der Strecke einen Visual Approach fliegen können. Aber es ist auch wichtig, dass wir es weiterhin dürfen. Nur so bleiben unsere Flying Skills auf dem Niveau, auf dem sie sein sollten. Die Forschung, auch im Bereich Human Factors, scheint mir aber auch in die richtige Richtung zu gehen.

Worauf freust Du Dich besonders?

Auf die erste Rotation ohne Qualifikation (lacht). Aber worauf ich schon lange hingefiebert habe, war den Airbus zu fliegen und die ersten Passagiere zu befördern. Als ich nach meinem ersten Flug die Passagiere verabschiedet habe, stand ich mit einem riesigen Grinsen da. Die stiegen aus, ohne gemerkt zu haben, dass das gerade mein erster Flug war. Nach meinen ersten fünf Wochen Flugdienst freue ich mich auf die Abwechslung, die mir das Kurzstreckenleben bieten wird. Und ich bin natürlich auch auf die Langstrecke gespannt. Im Moment gibt es eigentlich nichts, worauf ich mich nicht freue. Ich genieße all die neuen Erlebnisse so sehr, dass ich kaum mehr Kapazität habe, mich auf Dinge zu freuen, die erst in fünf oder zehn Jahren passieren werden. Ich bin froh, dass ich das machen kann, was ich schon seit meinem fünften Lebensjahr machen wollte.

Was ist anders, als Du es erwartet hast?

Ich kann es eigentlich nur mit meiner Ausbildungsphase vergleichen. Es weht ein anderer Wind in der Firma. Es wird deutlich mehr von einem erwartet, aber dafür weiss man jetzt viel eher, woran man gerade ist. Das hat mir an der SAT gefehlt. Am Schluss blieb einem oft nur die Selbsteinschätzung. Bei der Swiss habe ich dank des Qualifikationssystems einen viel besseren Eindruck von meiner Leistung. Ich fühle mich insgesamt bei der Swiss viel wohler als während der Schulung.

Während der Ausbildung hatten wir alle auch das Gefühl, dass wir am Ende dann sozusagen alles wissen würden. Das findet so definitiv nicht statt. Jeder Flug ist ein neuer Flug, und jeden Tag lernt man dazu. Und die Zusammenarbeit aller Schnittstellen ist beeindruckend, und der Teamspirit gefällt mir. Es gibt einen guten Grund, warum einem während der Ausbildung immer wieder gesagt wird: Freu Dich, wenn Du auf der Strecke bist.

Was, glaubst Du, wird sich nie ändern?

(langes Schweigen). Ich hoffe, dass die Sicherheit immer an erster Stelle sein wird. Vor wirtschaftlichen Interessen und vor dem Lärmschutz. Da haben alle Beteiligten ein Recht darauf. Also wir, die Kabine und die Passagiere. Die Passagiere sollten davon ausgehen können, dass die Piloten die bestmögliche Ausbildung erhalten haben. Natürlich gibt es wirtschaftlichen Druck. Aber die Rechnung darf nicht mit dem spitzesten Kugelschreiber gemacht werden.

Worauf blickst Du mit Besorgnis?

Ich möchte da an meine vorherige Antwort anschliessen. Zürich ist unsere Homebase, und der Platz ist beschränkt. Und ich denke, politisch wird einiges gemacht, das weder der Effizienz noch der Flugsicherheit dienlich ist. Lärmschutz ist auch hier ein Thema. Selbstverständlich haben die Anwohner auch ein Recht darauf, gehört zu werden, und die Politik muss sich um die Interessen aller kümmern. Aber Sicherheit geht meiner Meinung nach einfach vor. Und da sehe ich in Zürich, dass Prioritäten nicht immer richtig gesetzt werden.

Wie würdest Du den Job beschreiben?

Es ist einfach der beste Job, den man sich vorstellen kann. Ich habe für mein Alter doch schon einige Jobs gemacht, und keiner hält dem Vergleich stand. Es ist ein sehr vielseitiger Job. Man erlebt sehr schnell sehr vieles und arbeitet mit vielen verschiedenen Menschen zusammen. Obwohl ich mir manchmal wünsche, dass die Kabinenbesatzung seltener wechseln würde. So könnte man sich besser kennen lernen und ein stärkeres Team bilden. Teamarbeit wird grossgeschrieben. Es geht nicht ohne den neben, hinter und unter einem. Es braucht viele Leute an ganz verschiedenen Stellen, um ein Flugzeug von A nach B zu bewegen. Mit all diesen Menschen muss man zusammenarbeiten wollen und können. Und in der kleinsten Einheit sind wir vorne im Cockpit zu zweit. Und auch in Zukunft sollten wir mindestens zu zweit sein. Es gibt das schöne Rechenbeispiel aus dem CRM-Kurs: $1 + 1 = ?$. Eins plus eins muss nicht immer zwei ergeben, aber unser Job ist anspruchsvoll genug, dass es mindestens zwei geben muss.

Würdest Du den Job weiterempfehlen?

(wie aus der Kanone geschossen) Ja! Uneingeschränkt. Aber man muss sich vorher bewusst sein, welche Einschränkungen der Job mit sich bringt.

In welchem Alter wirst Du pensioniert?

Es wäre schön, wenn es noch zweistellig wäre (lacht). Ich denke, mit 65 Jahren oder sogar mehr. Wir werden alle immer älter, und daher müssen wir auch ein bisschen länger arbeiten. Mit höherem Alter ist irgendwann die Fitness limitierend, und spätestens dann muss Schluss sein.

Vielen Dank, Peter. ●

Patrick Gosteli

Flugstunden:

- 21 000

Flugzeugtypen & Karriere

- Piper L4
- Vampire, Venom, Hunter
- DC-9-32
- A310 (Interconti) Balair
- B-747
- Nach 12 Jahren Upgrading
- MD-80
- A321 (einer von den Ersten)
- A330 (einer von den Ersten)
- Grounding
- MD-11
- A330/340

Geburtstag

- 28. Mai 1957

Ausbildung

- Gymnasium, Militär, Swissair

Peter Chizzali-Bonfadin

Flugstunden

- Zirka 200, davon 80 auf Airbus

Flugzeugtypen

- Diamond DA40
- Piper Warrior
- Piper Seminole
- Diamond DA42
- Airbus A320

Geburtsdatum

- 27. Juli 1991

Die AEROPERS-Präsidenten

23 gewählte Präsidenten haben die AEROPERS in ihrer 70-jährigen Geschichte geleitet. Die Bilder der Präsidenten kann man in der Timeline am unteren Heftrand auf den erwähnten Seiten finden.

1945 - 1949	Robert Fretz	2
1950 - 1951	Anton von Tscharner	5
1951 - 1953	Walo Ris	6
1953 - 1954	Horst Siefried	7
1954 - 1959	Aldred Sooder	7
1959 - 1960	Rudolf Hofer	11
1961 - 1970	Alfred Sooder	13
1970 - 1974	Hanno Hürzeler	18
1974 - 1977	Hans-Rudolf Amsler	20
1977 - 1981	Hano Hürzeler	22
1981 - 1984	Eduard Brunner	24
1984 - 1986	Jürg Schmid	26
1986 - 1990	Heiner Spörri	26
1990 - 1995	Ernst Scharp	28
1995 - 1998	Peter Nagl	31
1998 - 2000	Christoph Huber	32
2000 - 2003	Markus Jöhl	34
2003 - 2006	Christoph Flügel	36
2006 - 2008	Christian Frauenfelder	37
2008 - 2009	Roger Reuteler	37
2009 - 2012	Rolf Odermatt	38
2012 - 2014	Markus Grob	38
2014 - 2015	Rolf Odermatt	39

Zeitreise

Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts. Aus aktuellem Anlass nur aus dem Gründungsjahr der AEROPERS. Von Januar bis Dezember ...

Text: Christoph Jordan

... vor 70 Jahren

Die International Air Transport Association (IATA) ist die Vereinigung der Luftfahrtgesellschaften und hat ihren Sitz in Montreal und einen Zweitsitz in Genf. Vorgespräche zur Gründung der «neuen» IATA gab es bereits während der Chicagoer Konferenz von 1944. Die Gründung fand dann am 19.4.1945 in Havanna statt. Die IATA sah sich als NGO, also privatwirtschaftlichen Verband. Ihre Gründungsmitglieder waren allerdings grösstenteils in Staatseigentum. Durch ein kanadisches Gesetz bekam sie am 18.12.1945 den Status einer «Incorporated Association».

Die IATA besteht aus einer jährlichen Hauptversammlung und einem Verwaltungsausschuss. Sie verfügt zudem über drei Regionalkonferenzen zur Tarifbestimmung, die autonom und unabhängig von der Rahmenorganisation arbeiten. Ausserdem gehört ihr das «IATA Clearing House» in Genf, das die gesamte Abrechnung zwischen den Mitgliedern abwickelt. Der Verband bezeichnet sich als demokratische Organisation. Allerdings sind die Machtverhältnisse innerhalb der Organisation durch die Grössenunterschiede der teilnehmenden Airlines enorm. Vertragsbrüche werden als unlauterer Wettbewerb angesehen und mit Geldstrafen geahndet.

Auch die IATA besass in der «International Air Traffic Association» eine Vorgängerin, die 1919 in Europa gegründet wurde und vor allem praktische Probleme der Navigation löste und über juristische Probleme beriet.

... vor 70 Jahren

Der Pilatus-P-2-Trainer wurde als eines der ersten Flugzeuge der Pilatuswerke auf eigenes Risiko entwickelt. Der Trainer bestand aus diversen Baugruppen, die aus der Messerschmitt-Me-109-Serie stammten. Dies, um die Kosten zu reduzieren. Noch während des Zweiten Weltkriegs, am 27. April 1945, fand der Erstflug des Prototypen P-2-01 statt. Die anschliessende Erprobung verlief positiv. So bestellte die Schweizer Luftwaffe 1947 eine Serie von 26 Maschinen des leicht verbesserten Typs P-2-05. 1948 wurde

eine zweite Serie in Auftrag gegeben. Im Gegensatz zu den schon im Einsatz stehenden Flugzeugen handelte es sich dabei um bewaffnete Trainingsflugzeuge. 54 Flugzeuge wurden an die Schweizer Fliegertruppen ausgeliefert. 1981 wurden die Maschinen ausgemustert und an Privatpersonen verkauft. Der Pilatus P-2 hat auch eine cineastische Karriere vorzuweisen, flog eines dieser Flugzeuge doch in Steven Spielbergs Film «Indiana Jones» als deutsches Jagdflugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg.

... vor 70 Jahren

Bereits in seiner Jugend ein begeisterter und begabter Segelflieger, trat der Pilot Ernst Hartmann im Oktober 1940 im Alter von 18 Jahren freiwillig in die Luftwaffe ein. In der Luftkriegsschule Berlin-Gatow und der Jagdfliegerschule II ausgebildet, hatte er das grosse Glück, eine gründliche Friedensausbildung durchlaufen zu können. Im Oktober 1942 wurde er als Leutnant zum Jagdgeschwader 52 an die Ostfront kommandiert. Bereits früh hatte Hartmann seine eigene Luftkampfstrategie angewendet. Er flog mit seiner Messerschmitt Bf-109 so nah wie möglich an den Gegner heran, wartete bis zur letzten Sekunde und jagte dann einen einzigen, tödlichen Feuerstoss in die feindliche Maschine. Diese Taktik hatte den Vorteil der maximalen Durchschlagskraft und des niedrigen Munitionsverbrauchs, brachte als Nachteil aber auch das Öfteren Schäden durch abgesprengte Flugzeugteile des Gegners mit sich. Viermal musste Hartmann im Laufe des Kriegs aufgrund solcher Schäden notlanden. Diese Angriffsart wurde zu seinem Markenzeichen. Seine letzten Abschüsse erzielte «Bubi» im April und Mai 1945 über der Tschechoslowakei. Am 8. Mai 1945, dem Tag der deutschen Gesamtkapitulation und des Kriegsendes in Europa, schickte Hartmann mit einer russischen Jak-11 über Brünn seinen 352. und letzten Gegner in die Tiefe. Viele Luftkriegshistoriker sehen diesen Luftsieg als den allerletzten der deutschen Luftwaffe an. Erich Hartmann steht mit 352 bestätigten Luftsiegen zwischen November 1942 und Mai 1945 unangefochten an der Spitze der Luftkriegsgeschichte. Das Ass der Asse hatte in ebenfalls ungeschlagenen 1404 Jagdeinsätzen nie einen ihm anvertrauten Fliegerkameraden verloren und ist trotz all seiner 825 Luftkämpfe nie verwundet worden.

... vor 70 Jahren

Die «Enola Gay» war der B-29-Bomber, der die erste Atombombe transportierte, die je in einem Konflikt eingesetzt wurde. Am 6. August 1945 steuerte die Besatzung der B-29 Superfortress das Flugzeug in grosser Höhe über

die japanische Stadt Hiroshima und warf die zerstörerische Bombe ab. Die Bombe ist auch unter dem Namen «Little Boy» bekannt. Die «Enola Gay» war der 509th US Army Air Force Composite Group zugeordnet und flog ihre Einsätze von Tinian, einer Basis auf der Marianen-Inselgruppe. Neben der «Enola Gay» gab es noch 14 weitere B-29-Bomber, die für den Einsatz von Atombomben umgerüstet worden waren. 13 dieser Maschinen kamen glücklicherweise nie zu einem Einsatz. Eine der umgebauten Maschinen, die «Bockscar», warf drei Tage nach dem Einsatz der «Enola Gay» eine weitere Atombombe auf die japanische Stadt Nagasaki ab. Die Maschine war erst kurz vor dem Abwurf in Nebraska für den Transport von Atomwaffen umgerüstet worden. Am 15. August 1945 kapitulierte Japan, und der Zweite Weltkrieg endete auch im Pazifik.

Die Flugzeuge sind derzeit in der Aussenstelle des Smithsonian Luft- und Raumfahrtmuseums Washington DC in der Nähe des Flughafens Dulles ausgestellt.

... vor 70 Jahren

Schon vor 1945 hatte American Export Airlines (AEA) mit Flugbooten des Typs Sikorsky VS-44 den Transatlantikdienst von New York nach Lissabon über Foynes (Irland) eröffnet. Im Winter verlief diese Route über Port of Spain oder Bermuda und weiter nach Bathurst. AEA erstand im September 1945 aus Überschussbeständen der US Airforce sechs Douglas C-54 Sky-master. Damit führte sie am 24. Oktober 1945 ihren ersten kommerziellen Transatlantikflug von New York nach London durch. Dies war zugleich der erste fahrplanmässige Transatlantikflug mit Landflugzeugen. In Grossbritannien mussten die Maschinen Hurn Airport in der Nähe von Bournemouth anfliegen, weil der Londoner Flughafen noch nicht wieder für den Flugbetrieb eingerichtet worden war.

Am 10. November wurde AEA in American Overseas Airlines (AOA) umgewandelt, und ab 5. Dezember fusionierten sie mit American Airlines. Schon bald erweiterten sich AOAs Zielflughäfen in den USA um Chicago, Washington sowie Philadelphia, und im Februar 1946 eröffnete die Gesellschaft Dienste nach Skandinavien und in die Niederlande. Im Mai folgten Berlin und Island. AOA expandierte zu stark und wurde angesichts steigender Kosten von American am 25. September 1950 an Pan American World Airways weiterverkauft.



Civilized Thinking

70 Jahre, 23 Präsidenten und ein paar Verse

Seit 1945, als die Aeropers mit 35 Mitgliedern gegründet wurde, haben 23 Präsidenten die Geschicke des Verbands geleitet. Das macht dann durchschnittlich zirka drei Jahre pro Präsident. Bei näherer Betrachtung der Chronik sind es allerdings nur 20 verschiedene Namen, weil drei von ihnen später noch ein zweites Mal angetreten sind. Über ihre Motivation lässt sich nur spekulieren; vielleicht war ihnen das Nurpilotendasein zu langweilig, oder sie waren von der eigenen Unersetzlichkeit überzeugt, oder sie sind von den Mitgliedern sanft dazu genötigt worden.

Ganz viel früher, in den goldenen Zeiten des rentablen, regulierten Luftverkehrs, als man die Swissair *eine fliegende Bank* nannte und es angeblich jährlich Lohnerhöhungen gab, mehr Freitage, eine Gebeleia und nur etwa alle gefühlten 20 Jahre einen neuen GAV (jeweils doppelt so gut wie der alte), da war das Amt des Verbandspräsidenten noch allseits sehr beliebt; geachtet bei den Mitgliedern, gefürchtet beim Direktorium. Und es konnte schon mal vorkommen, dass einer nach Ablauf der Amtsperiode direkt in eine Kaderstelle beim Arbeitgeber wechselte. Was heute kaum mehr vorstellbar ist, oder sagen wir es mal so: Eine Führungsfunktion bei der IT-Support-Abteilung oder ein Head of Task Force zur Einführung der neuen SOP-Tranche 17 würde noch knapp drinliegen. Heute ist der Präsident halt mehr eine Art Hardcore-Masochist, der sich bei allen so richtig unbeliebt macht, da er selbstredend weder allzu sehr auf die Partikulärinteressen jedes einzelnen Mitglieds noch auf die überrissenen Pekuniärforderungen des Managements eingehen kann. Am längsten hat es übrigens der Sooder Alfred ausgehalten, nämlich ganze 15! Jahre in zwei Amtsperioden. Die kürzeste Amtszeit dauerte bloss acht Monate, aber immerhin hat jener Kurzpräsi nebenher ein ausgezeichnetes Bier gebraut.

Seit je hatten auch die Sekretäre im Verband eine wichtige Rolle inne, sorgten sie doch für eine gewisse Kontinuität und hüteten das Telefon, wenn der Vorstand gerade am Fliegen war. Sie waren schon bald eigentliche Generalsekretäre mit einer Machtfülle, wie sie sonst nur noch bei der UNO, der FIFA und in Nordkorea vorkommt; deshalb heissen sie heutzutage Geschäftsführer. Man kann sich gut vorstellen, dass es für diese Aufgabe eine ordentliche Portion an Flexibilität braucht, um nicht nach jeder Erneuerungswahl und damit verbundener strategischer Kehrtwende den Verstand oder wenigstens das Verständnis zu verlieren. Diese Fähigkeit hat

wohl dazu geführt, dass Einzelne von ihnen nach erfolgtem Ausstieg den erfolgreichen Aufstieg geschafft haben: Einer wurde Sicherheitsdirektor in Bern, der andere Kompensationsdirektor bei der Swiss. Henning macht es jetzt auch schon seit sieben Jahren; genau viermal länger hingegen ist Dodo als Assistentin bereits dabei: Hut ab vor solch unerschütterlicher Konstanz!

Grosse Jubiläen sollen gebührend gefeiert werden. Während das 20-jährige im Casino Zürichhorn stattfand und das 50-jährige im Kongresshaus, wird nun das 70-jährige im Albisgüetli zelebriert: Vom Ort des sündigen Glücksspiels über den Saal der eleganten Bälle jetzt also zum rustikalen Wallfahrtsort der Blocherianer, dem Tempel von Volkstanz und -partei sowie Austragungsort des martialischen Knabenschliessens. Ist die Wahl des Festplatzes eine symbolische Geste oder ein versteckter Wink mit dem Zaunpfahl?

Jedenfalls hat 1995, kurz vor dem legendären Bruggisser-Aufschwung, am trotz (oder dank) der Krise umso rauschenderen Jubiläum ein damaliger Jungpilot die Ballade von «Marx und Moritz» vorgetragen, eine Wilhelm Busch-Coverversion. Wobei es sich bei Marx um einen einstigen, subkompetenten Personalchef handelte und bei Moritz um einen visionären Airline-Gründer, die beide als ausgesprochene Freunde und Förderer der Swissair-Pilotenschaft galten. Und von denen der eine dann im knapp sechs Jahre später stattfindenden Grounding eine Heldenrolle spielen sollte.

Ein Kürzestausschnitt möge illustrieren, wie sich die Zeiten doch zum Guten gewendet haben!

*Ja, Frau Swissair hat gelitten,
Die Situation war ihr entglitten:
Ihre Bilanz war dunkelrot;
Schuld daran nur der Pilot,
Und Frau Swissair in der Not
Haut fast den Aeropersli tot.
So schlägt sie mit der grossen Kelle
Auf des armen Hundes Felle;
Laut ertönt sein Wehgeschrei
Denn er fühlt sich schuldenfrei.*

Wenn man für das anstehende Jubelfest wiederum ein Busch-Gedicht suchen müsste, um es situationsgerecht zu verhunzen, käme vielleicht «Hans Huckebein, der Unglücksrabe» infrage.

Oder wie wär' es mit: «Der kluge Kranich»?

*Du, Harry, rief der Oberkranich,
Bei den Piloten, da ermahn' ich
Dich ernstlich, halt dich stramm und pass
Gehörig auf, sonst gibt es was!*

pk2