

# RUNDSCHAU

Publikation der Pilotenverbände AEROPERS/SwissALPA • Nr. 1/2006

**SWISS+ALPA**  
Airline Pilots Association



Time	Exp.	Destination	Flight	Check-in/Gate	Remarks
1635		Paris CDG	AF 5105	2 E28	
1635		Amsterdam	KQ 1862	2 E47	Prebooked
1635		Brussels	SN 5112	1 A72	Prebooked
1645		Warsaw	LX 618	1 E17	Prebooked
1645		Milano POP	AY 624	1 A65	Prebooked
1645 1730		Istanbul	TK 1910	2 E43	Gate change
1650		Geneva	LH 5178	1 A67	
1650		Nice	AY 6470	1 A04	
1655		Manchester	LX 380	1 A02	
1655		Schönbühl	LX 4216	2 B04	
1700		London LHR	AA 6241	1 A65	
1705		Nürnberg	LH 5097	1 A07	
1705		Warsaw	LX 1852	1 A08	
1705		Luxembourg	LX 758	1 A03	
1705		Copenhagen	UA 9323	2 B29	
1710		Copenhagen	LX 1272	1 A08	
1710		Vienna	OS 8006	1 A62	
1710		Lisbon	LX 2912	1 A18	
1710		Birmingham	LX 424	1 A01	
1710		Roma FCO	AY 6432	1 A81	
1715		Barcelona	LX 1956	1 A34	
1720		München	LH 4880	1 A75	
1720		Hamburg	LH 5129	1 A71	
1720		Schönbühl	LH 5199	1 A69	
1720		Bordeaux	BA 6371	1 A06	
1720		Amsterdam	LX 794	1 A05	
1725		Berlin TXL	LH 5121	1 A02	

Verbesserte Pünktlichkeit am Flughafen Zürich ■ Ausbildung in Aviatik-Wissenschaften an der ZHW kann beginnen ■ Vom Mobilisieren der Mitarbeiter und der Wirkung von Medien

## Inhalt

Liebe Mitglieder	2 – 5
Editorial	3
Das Team der AEROPERS-«Rundschau»	5
Das «Airport Steering»	6 – 7
Pünktlich zum Abflug bereit	8 – 11
«Zeus» und andere Software-Götter	12 – 13
«Die meisten Flughäfen haben noch kein Pünktlichkeits-Management	13 – 15
«Der Schuh muss noch ein wenig eingelaufen werden»	15 – 16
Civilized thinking	17
Vom Mobilisieren der Mitarbeiter und der Wirkung von Medien	18 – 21
Gelesen – «Swissair – Mythos und Grounding» von René Lüchinger	21
Randnotiz – Nicht mehr und nicht weniger	22
Ausbildung in Aviatik-Wissenschaften kann beginnen	23 – 24
On the Air	26 – 28
Zeitreise / Termine & Mitteilungen	28 – 29
Gelesen – «feldgrau+swissairblau» von Werner Alex Walser	31

## Impressum

### Herausgeber

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

### Redaktion

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

### Ständige Mitarbeiter:

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

### Layout

Kathrin Kreutzer, Akeret Druck AG

### Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

### Auflage

3000 Exemplare

### Erscheinungsweise

Viermal pro Jahr  
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

### Inseratenannahme

Akeret Druck AG, Druckerei am Lindenplatz  
Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf  
Telefon 044 801 80 10  
Fax 044 801 80 11  
akeret.ag@bluewin.ch  
www.akeret-ag.ch

### Foto Frontseite

© Markus A. Jegerlehner

Redaktionsschluss «Rundschau» 2/2006: 5. Mai

# Liebe Mitglieder

Durch das «Muskelspiel» im letzten Jahr – erst durch die SWISS, als Reaktion darauf durch die AEROPERS – und die dadurch wiederhergestellte Machtbalance wurden erneut «vernünftige» Gespräche möglich. Die SWISS zieht das Eckwertpapier, welches als Grundlage für die GAV-Verhandlungen dienen sollte, zurück, und beide Parteien vereinbaren die Wiederaufnahme von Verhandlungen. Dieser Prozess zeigt deutlich, dass echte Verhandlungen nur unter ausgewogener Machtbalance erfolgen können. Powerplay macht es möglich.

*Christoph Flügel, Präsident*



Unterschiedliche Interessen zwischen Personen oder Gruppen können laut Konfliktforschung auf drei verschiedenen Ebenen ausgeglichen werden. Entweder durch Verhandeln (üblich), wenn nicht möglich durch den Gang vor den Richter (Gerichtsverhandlung), wenn auch dies nicht möglich ist, durch Powerplay (Gewalt). Entweder wird eine Lösung gefunden, oder der Konflikt bleibt bestehen – verdrängt oder offen, beides ist störend. Man kann Konflikte aber immer auch aktiv angehen, entweder professionell, systematisch oder dilettantisch, chaotisch. Konflikte gibt es täglich viele. Wenn man sie nicht löst, überlässt man sie unkontrolliert dem Zufall. Bei der Wahl der oben erwähnten Ebenen des Interessenausgleichs spielen der Leidensdruck und die Bedeutung einer Lösung immer eine entscheidende Rolle. Dieses Thema begleitet täglich je-

sehr agil hin und her bewegen kann, je nach Interesse, Erfahrung, Absicht oder Gesinnung. Auf der einen Seite steht eine entwickelte und mit System geführte Verhaltens- und Gesprächskultur, basierend auf dem Prinzip «gemeinsame Lösungsfindung». Auf der anderen Seite steht der Konflikt, basierend auf dem Prinzip «Lösungen gegen andere durchsetzen und aufzwingen». Im Entscheidungsprozess über die zu wählende Vorgehensweise bei Konfliktlösungen gesellen sich natürlich eigene Interessen wie persönliche Erfolge (Existenz, Karriere), Machtansprüche, Handlungsspielräume, Grad der sozialen Kompetenz, Erfahrung, Team-Performance und alle nur erdenklichen Emotionen von gut bis böse dazu.

Zwischen den beiden Polen auf diesem Gebiet gibt es unzählige Möglichkeiten, wie man sich auf der Treppe der Eskalation und Deeskalation positionieren und bewegen kann. Wie sich eine Partei im Ausgleichsspiel von Interessen auf dieser Treppe bewegt – oder eben taktiert –, welche Prioritäten sie hat, wo sie startet und wie sie vorgeht, hängt ebenfalls sehr

*«Man kann Konflikte immer auch aktiv angehen, entweder professionell, systematisch oder dilettantisch.»*

den von uns, denn der Ausgleich von Interessen gehört vom Morgen bis zum Abend zum menschlichen Zusammenleben – zu einer sozialen Partnerschaft. Interessenausgleich heisst darum auch Konfliktmanagement, welches in der Umsetzung üblicherweise und ohne spezifische Ausbildung stark von den persönlichen Zügen abhängt. Konflikt-Management kann aber gelernt, geübt und systematisch eingesetzt werden – und zwar positiv wie negativ. Wie überall gibt es auch da zwei Pole, zwischen denen man sich

stark von der Gesinnung gegenüber der Partnerpartei ab.

Versteht man sich als ebenbürtiger Verhandlungspartner auf der gleichen Ebene oder besteht die Ansicht, man sei dem Partner hierarchisch übergestellt? Hat man eventuell sogar den Eindruck, man sei wichtiger als der andere? Hat man sogar das untrügerische Gefühl, die gesamte Verantwortung für eine Lösung liege nur bei sich selbst, oder teilt man diese Verantwortung? Unweigerlich taucht die Frage nach der Wertschätzung gegen-

über dem Verhandlungspartner auf – Partner oder Gegner? Wie sieht dieses Menschenbild aus? Nimmt man das Gegenüber ernst und hält man es wie sich selbst für mündig oder etwa nicht? Dabei sind folgende weitere Fragen von grösster Bedeutung: Besteht ein Interesse an einer langfristigen und guten Beziehung oder nicht? Will man gemeinsam etwas erreichen oder eventuell auf Kosten des anderen? Soll mein Gegenüber etwas akzeptieren, das nicht begründet werden kann, als unfair erscheint und dadurch unmissverständlich zu Vertrauensverlust führt? Soll man ihm möglicherweise mit Entlassungen oder Auslagerungsszenarien drohen, damit er endlich mitmacht? Könnte man dem Partner gegenüber etwas aufzwingen, zum Beispiel mit dem Versuch, seine Existenzberechtigung zu destabilisieren? Die Frage in diesem Spiel

ist immer: «Wie hoch soll man pokern und taktieren, locken und verführen? Soll man Powerplay spielen oder von Beginn weg offen verhandeln oder beides mixen?»

Je höher man pokert, desto tiefer kann man fallen – und das passiert ganz sicher, wenn der Partner in einer besseren Position, erfahrener, stärker und ebenso professionell ist, wie man sich selbst sieht. Pokern kann man, solange man Zeit hat, danach steigt das Risiko für Misserfolg, und es wird zur reinen Glücksache.

Konfliktmanagement – jede Art von Konfliktführung – sollte also für verantwortungsvolle Projekte bekannt, gelernt und eingeübt sein. Im Falle von taktischer oder manipulatorischer Anwendung sollte das Vorgehen sehr gut durchdacht und das Ziel bekannt sein. Noch wichtiger ist es, den Prozess stets unter Kontrolle zu halten. Denn verliert man die Kontrolle

und hat man keine sicheren Alternativpläne, schwächt sich die eigene Position sofort enorm. Powerplay kann ebenso gut gelernt und gespielt werden wie Verhandeln. Nach dem Theorieunterricht kann man sich beide Fertigkeiten zum Beispiel in einem Arbeitnehmerverband, der nach einem Grounding die politischen und wirtschaftlichen Querelen mitgemacht hat, bestens aneignen. Das Vorstandsteam hatte in diesen Jahren die Mechanismen des Powerplays leicht erkennen können, es aus existenziellen Gründen erfolgreich selbst anzuwenden gelernt und es mit hoher Priorität in die eigene Organisation integriert. Durch die gewonnenen Erfahrungen entstand eine gewisse natürliche Einstellung zu diesem – für Piloten sonst unbekanntem – Instrument. Es wird übrigens generell auch im Geschäftsleben, in Politik und Wirtschaft, wo mit harten Ban-

## Editorial



*Die gute Nachricht vorweg: Der Mutter geht es gut, und sie ist sehr zufrieden. Die SWISS arbeite an ihrem Restrukturierungsprogramm sehr stringent und sei voll im Plan. Zudem ergäbe sich der positive Beitrag für die Lufthansa jetzt schon durch den Kundenzulauf und die Netzerweiterung, meint Wolfgang Mayrhuber in einem Interview mit der «Stuttgarter Zeitung». Die Lufthansa blickt für sich selbst optimistisch ins Jahr 2006. Es ist die Rede von einer «dynamischen Wachstumsbranche» und von der Schaffung vieler neuer Arbeitsplätze. So suche die Fluglinie 1420 Flugbegleiterinnen, stelle 180 Pilotenschüler ein und halte für weitere 800 Stellen nach geeigneten Arbeitskräften Ausschau. Auch die SWISS bereitet sich auf diese rosigen Zeiten vor. Man geht davon aus, ab 2007 wieder Pilotennachwuchs zu benötigen. Das «SWISS Aviation Training» (SAT) hat mit der Ausbildung von 15 Anwärtern begonnen, und weitere Kurse seien geplant. Das lässt mich doch wieder etwas optimistischer in die Zukunft blicken.*

Bei der Planung der «Rundschau» hingegen gehen wir von sechs auf vier Ausgaben pro Jahr zurück. Einerseits werden das Korps und damit die Zahl der FEROP-Tage kleiner. Andererseits ist die Redaktion um eine Stelle gewachsen, indem als Ablösung von Dieter Eppler neu André Ruth und Jürg Ledermann zum Team gestossen sind – dazu mehr Informationen weiter hinten im Heft.

So quasi als Begrüssungsgeschenk zur Aufnahme ins Redaktionsteam wurde ich zur Pressevorführung des Films «Grounding – die letzten Tage der Swissair» eingeladen. Ich sah einen packenden Film, die Zeit verging wie im Flug. Dennoch kam ich mit gemischten Gefühlen wieder aus dem Kino heraus. Es störte mich die stark überzeichnete Dramatik in der Rahmenhandlung. Diese aktionsgeladenen Szenen stellen bildlich wohl einen Kontrast zu den häufig gezeigten Sitzungszimmern her. Inhaltlich bringen sie den Film aber nicht weiter. Die Darstellung dieser heftigen Emotionen sei bei den fiktiven Personen so gewollt, um eben den grossen psychischen Druck zu zeigen, unter dem die Charaktere im Herbst 2001 gestanden seien. Aus juristischen Gründen sei es den Filmemachern leider nicht möglich gewesen, die realen Akteure in ihrer Privatsphäre und ihre Emotionen zu

zeigen. Man sei deshalb auf die Rahmenhandlung ausgewichen und habe dort aus dem «Vollen geschöpft». Dies die Erklärung der Drehbuchautoren.

Damals ist aus dem Korps heraus eine grosse Zahl von Initiativen und Projekten entstanden, um dieser Krisensituation mit positiver Energie zu begegnen. Der Verein airjob.ch hilft zum Beispiel noch heute entlassenen Piloten dabei, sich neu zu orientieren oder bei einer anderen Fluggesellschaft Arbeit zu finden. Ein weiteres interessantes Projekt, das seinen Ursprung indirekt beim Untergang der Swissair hat, betreut Roland Steiner (Capt. A320). Er stellt als Projektleiter bei der Zürcher Hochschule Winterthur ein Aviatik-Studium auf die Beine. Die ausgebildeten Führungskräfte sollen die Luftfahrt als Gesamtsystem verstehen und ihr fachübergreifendes Wissen in allen Bereichen der Aviatik einbringen können. Im NLR-Bericht wurde schonungslos aufgedeckt, dass solches Know-how in der Schweiz fehlt.

Es ging im Oktober 2001 ja nicht einfach nur ein Transportunternehmen pleite. Die Swissair regulierte im Stillen die schweizerische Zivilluftfahrt, das BAZL wusste sich in besten Händen. Nach dem Crash kam das jähe Erwachen, als die Aufsichtsbehörde haltlos trudelte und erst mit massiver Hilfe des FAA (USA) und des CAA (GB) wieder auf die Beine kam. Ein ähnliches Bild zeigte sich am Flughafen Zürich-Kloten. Wie sich der Niedergang der Swissair da auswirkte, beschreibt Roland Zaugg in einer Serie von Artikeln, die unserem Hauptthema «Pünktlichkeit» gewidmet sind. Es geht dabei nicht nur darum, wie man die theoretische Kapazität des Pistensystems voll auszunutzen versucht, sondern auch wie die Effizienz des Flugplatzes gesteigert werden kann, um eingeflogene Verspätungen am Boden wettmachen zu können. Bei der besseren Koordination dieser Abläufe hilft eine grosse Anzahl von neuen Software-Anwendungen. «Zeus» zum Beispiel dient zur Darstellung der aktuellen Situation auf dem Vorfeld. Wie der Göttervater und Sohn der Rhea, Göttin des Fliessens, den Ablauf in Zürich flüssiger gestalten kann, ist im gleichnamigen Bericht zu lesen.

Bei der Lektüre dieses und weiterer interessanter Berichte wünsche ich gute Unterhaltung!

Jürg Ledermann

dagen um Marktanteile gekämpft werden muss, angewendet. Wer selbst ein Geschäft betreibt oder engagiert ist, kennt das Thema.

#### War es «just a nice try»?

Meiner Meinung nach gehört die Fertigkeit, sich, wenn nötig, mit allen Mitteln wehren und Powerplay spielen zu können, unbedingt zum Repertoire eines Verbandes, aber auch eines Managements. Das Wissen um diese Fertigkeit beim potenziellen Verhandlungspartner ruft denn bei der Verhandlungsaufnahme normalerweise auch eine gewisse «Vernunft» hervor. Manchmal geschieht aber auch das Gegenteil, was unter Umständen auf eine ungenügende Analyse, Unerfahrenheit

Pläne für mögliche Gegenmassnahmen sind praktisch die gleichen wie bei uns und liegen ebenfalls in den Schubladen oder wurden schon angewendet. Wir sind also voll «im Trend».

Fazit: Nach den Erfahrungen der letzten Jahre kann es keine Frage mehr sein, ob ein starkes, penetrantes und äusserst beharrliches Engagement der AEROPERS notwendig ist. Niemand sonst als der Verband schützt die Arbeitnehmer. Erst recht nicht bei uns, dem fliegenden Personal, da dieses nicht einmal – wie alle anderen schweizerischen Arbeitnehmer – dem Schweizerischen Arbeitsgesetz unterstellt ist. Dieser Schutz fehlt bei uns, unsere Position vor dem Schweizer Gesetz ist «nackt». Zusätzlich müssen wir uns

und zeigen darum auch positive Wirkung. Die Tatsache, dass wir deshalb in den Medien auch immer wieder als (zu) stark bezeichnet werden, kann verständlicherweise auch von einem gewissen Neid stammen. Wer möchte denn gerade wegen des schwachen gesetzlichen Schutzes des Arbeitnehmers in unserem Lande nicht auch eine starke Arbeitnehmervertretung haben? Leider drückt in Artikeln, die zu stark auf dieser Basis aufgebaut sind, die erwähnte Emotion immer wieder stark auf Kosten der Sachlichkeit durch.

#### Strategische Ziele und Haltungen der AEROPERS bleiben unverändert

Wachgerüttelt vom ersten kleinen Muschelspiel, haben zwischen der AEROPERS und der SWISS im Januar erneut Prozessgespräche stattgefunden, und der Verhandlungsprozess kann nun nach vertrauensbildenden Massnahmen und gemeinsamer Bestimmung Ende Februar wieder aufgenommen werden. Die SWISS hat das ominöse Eckwertpapier offiziell zurückgezogen, und die Verhandlungen beginnen auf einer neuen Basis.

Ein auf dem Balkon stehender Zuschauer könnte problemlos zu folgender Ansicht gelangen: Die SWISS hat versucht, die Situation des letzten Jahres auszunutzen, um die AEROPERS unter Druck zu setzen und damit ihre übersteigerten Forderungen durchzusetzen. Dies hat sie auch bei anderen Verbänden gemacht. Die AEROPERS hat diese etwas durchsichtigen Absichten durchschaut und den Versuch der SWISS mit einem kurzen Powerplay, welches bei solchen Verhältnissen üblicherweise anstelle von Verhandlungen tritt, abgewendet. Durch den dadurch wiedergewonne-

*«Meiner Meinung nach gehört die Fertigkeit, sich, wenn nötig, mit allen Mitteln wehren und Powerplay spielen zu können, unbedingt zum Repertoire eines Verbandes.»*

oder eine beabsichtigte «Nice-Try-Strategie» zurückzuführen ist.

Ich stelle bei der AEROPERS im Bereich Powerplay-Fertigkeit kein Defizit fest. Die letzten fünf Jahre waren, wie oben erwähnt, für das Erlernen dieser Fertigkeit geradezu parademässig geeignet – und zwar für Vorstände, das gesamte Führungsteam wie auch für die Mitglieder. Wir haben die Zeit für das Erlernen dieser «Fakultät» denn auch äusserst bewusst und aktiv genutzt. Es war ein «Must» für das Überleben unseres Verbandes. Das Führungsteam, der AEROPERS wurde dadurch in diesem Bereich sattelfest. Die Systematik des Konfliktmanagements – von der Verhandlung bis zum Powerplay – ist heute in unsere Organisation integriert. Die Mobilmachung und Kommunikation der AEROPERS im Dezember 2005 als Reaktion auf den von der SWISS vorgegebenen Verhandlungsprozess war nur ein Vorgeplänkel und eine kleine Demonstration. Wir erwarten keine einfachen Verhandlungen und bleiben darum für mögliche – wie letztes Jahr erlebte und von der Verhandlungsebene abweichende Verhaltensweisen – weitere Reaktionen bereit. Schauen wir ins Ausland, gilt das Gesagte ebenso gut für die Verhältnisse zwischen der VC und der Lufthansa oder die momentane Lage bei SAS. Die Wahrnehmungen über das Verhalten von Managern, die Empfindungen sowie die

heute infolge unseres Besitzers Lufthansa dem Deutschen Arbeitsgesetz stellen. Diese Gesetze bieten im Gegensatz zu unseren Verhältnissen eine sehr hohe Arbeitsplatzsicherheit. Das heisst, dass schweizerische Firmen in ausländischem Besitz sehr einfach als Gefäss mit Ventilcharakter im Personalbereich benutzt werden können. Nur ein absolut solidarischer und gut organisierter Verband mit hoher Durchsetzungskraft kann da das Gleichgewicht zu diesen «Unverhältnissen» wieder herstellen. Darum haben

*«Es ist sicher ratsam für die SWISS, sich bereits heute für vernünftige Verhandlungen zu entscheiden.»*

auch fast alle Netzwerk-Carrier einen Pilotenverband. Diese Tatsache kann nicht geändert werden, auch wenn es immer wieder versucht wird, wie bei uns im letzten Jahr. Die AEROPERS als Verband des Netzwerk-Carriers der SWISS ist legitimiert und verpflichtet, die Interessen der Arbeitnehmer mit aller Kraft und allen Mitteln zu vertreten. Dies hat sie bis heute erfolgreich getan und wird auch in Zukunft alles daran setzen, dass sich diesbezüglich nichts ändert. Unsere Ansprüche und das Engagement sind sehr hoch

nen Machtausgleich sind «vernünftige» Gespräche mit der SWISS auch wieder möglich geworden. Die Dualstrategie – die Möglichkeit einer sofortigen und nach Plan verlaufenden «Reaktion» auf unkooperatives Verhalten dem Verband gegenüber parallel zur Verhandlungsführung – hat sich bewährt. Diese Dualstrategie ist heute selbstverständlich in der übergeordneten Strategie der AEROPERS und in den Kopf eines jeden Mitglieds integriert. Powerplay, seit jeher eine menschliche Verhaltensoption, wird heute und

zukünftig immer wieder benötigt. Es gehört dazu wie das Salz in die Küche. Von dieser Einsicht hat in den letzten Jahren jedes Mitglied profitiert.

Powerplay ist denn neben dem Gang vor den Richter, der meist wenig effizient ist, eine der sehr wenigen wirkungsvollen Alternativen zum Interessenausgleich in Verhandlungen. Es war denn auch unser Ziel, über Powerplay wieder in den Verhandlungsmodus zu gelangen – dies haben wir Euch in den Versammlungen im Dezember vorausgesagt. Eure Unterstützung zeigt Erfolg, sie muss bleiben, wir verlassen uns in den kommenden Verhandlungen auf

Euch. Erfolg durch Powerplay ist nichts Neues. Unser Ziel bleibt ein echter Deal durch echte Verhandlungen. Dies kann durchaus auch rasch erfolgen, sollte die SWISS wirklich mitmachen und das Gesamtpaket für uns stimmen. Dieses Ziel führt aber auch zu der klaren Haltung: «Lieber in einen vertragslosen Zustand gehen als über einen schlechten GAV abstimmen lassen.» Darum ist es sicher ratsam für die SWISS, sich bereits heute für vernünftige Verhandlungen zu entscheiden. Der Beginn für vernünftige Verhandlungen scheint sich denn nun auch am Horizont aufzuzeigen. Bleiben wir gespannt, denn der Auftakt der

Verhandlungen des letzten Jahres ist nicht vergessen, da kann man noch so fest «nach vorne schauen» wollen. Wie immer sind nur Taten und Beweise, Verbindlichkeiten gegen Verbindlichkeiten und Konkretes gegen Konkretes gefragt. Versprechungen und der noch so grosse Lockruf nach Aufbau sind keine Basis für einen echten Deal. Ich danke für Eure Unterstützung!

Herzliche Grüsse



## Das Team der AEROPERS-«Rundschau»

Dem abtretenden Redaktionsleiter Dieter Eppler seien die ersten Zeilen gewidmet. Mit der Ausgabe 5/2002 übernahm er die Tätigkeit und brachte in seiner Amtszeit 20 Ausgaben heraus. Mit viel Energie und grossem Zeitaufwand kämpfte er für ein qualitativ hoch stehendes und journalistisch ansprechendes Blatt. Sein Lohn sind eine treue Leserschaft und die Anerkennung der schweizerischen Aviatik-Journalisten, die ihn zusammen mit Roland Zaugg in ihren Verband aufgenommen haben. Wie hoch er die Latte im Anspruch an diese Tätigkeit zu legen vermochte, zeigte sich erst richtig bei der Suche nach einem Nachfolger. Niemand schien sich vorstellen zu können, einen derart hohen Einsatz leisten und dabei ein qualitativ gleichwertiges Produkt abliefern zu können. Wir bedanken uns ganz herzlich für die vielen Stunden intensiver Arbeit, die unzähligen lesenswerten Artikel, Interviews und Editorials. Als «Auslandskorrespondent» und kritischer Mitdenker bleibt er uns erhalten.

**André Ruth (Leitung):** Er übernimmt von Dieter Eppler den organisatorischen Teil der Arbeit und damit die eigentliche Leitung des Teams und die Verantwortung dafür, dass das Blatt zu rechten Zeit erscheint. Ebenfalls ist er zusammen mit der Druckerei zuständig für das Layout. Es ist nicht zu unterschätzen, in welchem Umfang er seine unbestrittenen organisatorischen Fähigkeiten hier wird einsetzen können. Sein gestalterisches Flair hat er bereits beim Layout des Deckblatts der Ausgabe 6/2005 wirken lassen.

**Jürg Ledermann:** Jürg stösst als journalistische Verstärkung zum Team. Er hat beim Schreiben einer monatlichen Kolumne im Fachmagazin «Cockpit» journalistische Erfahrungen gesammelt und vom strengen Lektor Eppler profitiert. Neben dem Verfassen eigener Beiträge ist sein Hauptgebiet das Gegenlesen und Redigieren der Texte.

**Roland Zaugg:** Er ist der Mann für die grossen «Kisten». Mit schier unerschöpflichem Elan gräbt er sich tief in die Recherche, befragt kritisch und bringt seine Erkenntnisse prägnant aufs Papier.

**Lukas Viglietti (Illustrationen):** Seine Karikaturen sind eine Augenweide und bringen die Sache auf den Punkt. Als Redaktor plant er bereits Beiträge bis ins Jahr 2008 (!) hinein. Zusammen mit Zbigniew Bankowski ist er unser Draht in die Romandie.

**Christoph Ulrich (Geschäftsführer AEROPERS):** Christoph hält die wichtige Verbindung zum Vorstand und der ganzen AEROPERS-Organisation aufrecht. Die Berichte der Vorstandsmitglieder und Spezialisten finden ihren Weg oft nur dank seiner Hartnäckigkeit ins Heft. Zudem hat er eine stupende Übersicht über die Vorgänge innerhalb des Verbandes und ist auch als hausinterner «Google» nicht aus der Ruhe zu bringen.

**Zbigniew Bankowski («On the air»):** Unser Spotter, nicht nur auf den Flugplätzen dieser Welt, sondern auch am Ticker der täglichen News.

**Dieter Eppler (Ausland):** Reportagen vom Leben im Nahen Osten. Man darf gespannt sein.

**Markus A. Jegerlehner (Fotograf):** Markus erfüllt unsere Wünsche stets zur vollen Zufriedenheit, sei es als «Hoffotograf» mit dem Auftrag zu einem konkreten Sujet oder aber als Lieferant eines Bildes aus seinem grossen Archiv.

**Christoph Jordan («Zeitreise»):** Eine Reise zu Ereignissen, an die sich Einzelne unter uns vielleicht noch erinnern. Wir alle erhalten aber immer wieder einen Einblick in die faszinierende Geschichte und Entwicklung der Aviatik.

**Peter Küng («Civilized thinking»):** Die satirische Seele des Blattes und emotionaler Seismograph.

**Viktor Sturzenegger («Gelesen»):** Der allseits bekannte Kolumnist, dessen Liebe zum Buch wir zu unseren Gunsten «ausnutzen».

Den Vorstandsmitgliedern und Spezialisten sei an dieser Stelle herzlich für die schriftstellerische Arbeit gedankt. Ihre Berichte beleuchten die grosse Arbeit hinter den Kulissen und sind für uns zur Aufklärung und zum Verständnis von Zusammenhängen unersetzlich.

# Das «Airport Steering»

**Trotz massivem Verkehrsrückgang wurde die Verspätungssituation in Zürich bis 2003 immer schlimmer. Der Aufbau einer neuen Flughafen-Koordinationsstelle war eine von verschiedenen Massnahmen, die diesen beunruhigenden Trend wenden sollten.**

Text: Roland Zaugg



Der Luftverkehr wurde im Jahr 2001 von einer weltweiten Krise erfasst, und die Verkehrszahlen gingen vielerorts zurück. So schlecht das für die Finanzen der Fluggesellschaften war, so positiv wirkte es sich auf die Pünktlichkeit aus. Diese hatte 1999 einen beängstigenden Rekord erreicht, als gut 30 Prozent aller innereuropäischen Abflüge von AEA-Fluggesellschaften mehr als 15 Minuten verspätet waren. 2003 lag der AEA-Verspätungsanteil noch bei 19 Prozent, ist seither jedoch wieder etwas gestiegen. Die gegenwärtig von Wolfgang Mayrhuber präsierte AEA (Association of European Airlines) umfasst 30 Fluggesellschaften, darunter alle wichtigen europäischen Netzwerk-Gesellschaften.

Der Flughafen Zürich spürte 2001 nicht nur die Auswirkungen der globalen Luftfahrtkrise, sondern speziell auch den Zusammenbruch der SAirGroup und das Grounding der Swissair. Entsprechend stark reduzierte sich hier die Zahl der

Flugbewegungen. Das hätte einen besonders günstigen Einfluss auf die Verspätungssituation in Zürich haben sollen. Das Gegenteil war jedoch der Fall: 2003 entpuppte sich der Heimatflughafen der SWISS als schlimmster aller 27 europäischen Vergleichsflughäfen der AEA. In jenem Jahr starteten in Zürich knapp 30 Prozent aller innereuropäischen Flüge der AEA-Fluggesellschaften mit mehr als 15 Minuten Verspätung. Im Vergleich schnitt Kopenhagen mit einem Verspätungsanteil von 10,5 Prozent am besten ab, gefolgt von Helsinki und Brüssel. In der Referenzliste der AEA finden sich alle bekannten Flughäfen Europas, also beispielsweise auch London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt, Amsterdam, München, Madrid, Rom oder Genf.

## Pünktlichkeit hatte keine Priorität mehr

Schuld an der Verspätungsmisere in Zürich hatten nicht nur die bekannten, einseitigen deutschen Verordnungen, die den Flugbetrieb seit Herbst 2001 zunehmend einschränkten. Ungünstig wirkte sich auch aus, dass nach dem Grounding der Swissair vorübergehend niemand

mehr für die Koordination und Leitung des Flughafenbetriebs verantwortlich war.

Rückblick: Die Swissair dominierte nicht nur den Zürcher Flugverkehr in einem Ausmass, das die SWISS kaum je erreichen wird. Sie kontrollierte über ihre Mutter, die SAirGroup, auch alle wichtigen Zulieferer wie Gate Gourmet, SR Technics, Swissport und Atraxis. Zudem lagen damals mehrere flughafennahe Aufgaben statt beim Betreiber des Flughafens in den Händen verschiedener SAirGroup-Töchter. Beispielsweise wurden die Delcing-Installationen von der SR Technics und die Gepäcksortieranlagen von Swissport betrieben. Der Flughafenbetrieb wurde damals also in Tat und Wahrheit nicht von der Flughafen Zürich AG (Unique) koordiniert, sondern von der Swissair, bei deren Einsatzleitstelle (ELS) alle Fäden zusammenliefen.

Mit dem Grounding änderte sich das schlagartig. Viele SAirGroup-Tochtergesellschaften mussten ums Überleben kämpfen und wurden verkauft. Auch der Flughafen litt unter dem Swissair-Untergang und der Weltluftfahrtkrise, die ausgerechnet in die Zeit fielen, als die neue Infrastruktur der 5. Ausbautappe in Betrieb genommen werden sollte. Dazu kam, dass Unique zur Sicherung des Betriebs so schnell wie möglich auch die bis anhin ausgelagerten flughafennahen Aufgaben übernehmen musste. In dieser dramatischen Zeit, in der Zulieferer, Fluggesellschaften und Betreiber praktisch nur mit sich selbst beschäftigt waren, traten Bemühungen für einen pünktlichen Flughafenbetrieb in den Hintergrund. Und später, als die schwierigste Phase überstanden war, konnte die ELS der neu gegründeten SWISS nicht mehr in die Fussstapfen der Swissair-ELS treten, denn an den meisten ihrer Fäden hing ja mittlerweile niemand mehr.

Das war die Chance für die Flughafen Zürich AG, nachdem sie schon früher mehrmals vergeblich versucht hatte, die Koordination des Flughafenbetriebs zu übernehmen. Im Jahr 2002 übertrug Unique Andrea Werner Baroni, dem ehemaligen Leiter der Swissair-ELS, die Führung über das Projekt, eine neue Flughafen-Koordinationsstelle aufzubauen. Da Unique im Gegensatz zur Swissair keine direkte Kontrolle über Zulieferer und Netzwerk-Gesellschaft mehr hatte, konnte Baroni das frühere Konzept der Swissair-ELS nicht einfach übernehmen. Nur wenn in der geplanten Koordinationsstelle alle Flughafenpartner miteinander reden, nur wenn dabei alle vom Gleichen sprechen und am selben Strick ziehen würden, würde die



Die Wartezeiten sollen kürzer werden

*«Der Flughafenbetrieb wurde damals also in Tat und Wahrheit nicht von der Flughafen Zürich AG (Unique) koordiniert, sondern von der Swissair, bei deren Einsatzleitstelle (ELS) alle Fäden zusammenliefen.»*

neue Leitstelle ihre Aufgabe erfüllen können, nämlich für einen effizienten und pünktlichen Flughafenbetrieb zu sorgen.

#### **SWISS und skyguide nicht dabei**

Baroni konnte die Projektarbeit nach gut eineinhalb Jahren im Herbst 2003 mit der Eröffnung des so genannten «Airport Steerings» abschliessen. In dieser von Peter Röhrich, einem weiteren Ex-Swissair-Mitarbeiter, geleiteten Einsatzzentrale wird seither der tägliche Betrieb auf dem Flughafen Zürich koordiniert, und zwar durch Disponenten von ISS Aviation, Jet Aviation, Kantonspolizei Zürich, Swissport und Unique. Ihr Arbeitsort ist ein Grossraumbüro im flachen Aufbau unter dem Tower des Flughafens, das nachts durch die helle Beleuchtung auffällt.

Nur vom Flugsicherungsunternehmen skyguide und von der SWISS sind überraschenderweise keine Mitarbeiter im Airport Steering zu finden. Für Rosemarie Rotzetter, die Kommunikationsleiterin von skyguide, ist eine Vertretung des Flugsicherungsunternehmens in dieser Einsatzzentrale nicht nötig: «Das Airport Steering kümmert sich im Wesentlichen um die Passagier-, Fracht- und Handling-Abläufe am Boden und in den Terminals, während skyguide die Steuerung des Verkehrs in der Luft obliegt.» Zwingend sei dagegen die Teilnahme von skyguide in den übergeordneten Strategie- und Arbeitsgruppen, die ebenfalls die Pünktlichkeit des Flughafens zum Thema haben (siehe «Pünktlich zum Abflug bereit»). Dort spiele skyguide denn auch eine aktive Rolle, wie Rotzetter anmerkt. Bei der SWISS liegt der Fall etwas anders: Laut Daniel Weder, dem VP Airport Services & Operation der SWISS, ist das Hubsteering der Fluggesellschaft an das Abfertigungsunternehmen Swissport ausgelagert worden, dessen Operation Center (SOC) die Interessen der SWISS im Airport Steering wahrnehme.

Gleichwohl würde es Baroni, der heute den Flughafenbetrieb von Unique leitet, begrüßen, wenn die SWISS ebenfalls im Airport Steering vertreten wäre. Im Ge-

spräch, das diesem und den anderen Beiträgen zur Pünktlichkeit des Flughafens Zürich zugrunde liegt, zeigt sich Baroni überzeugt, dass die SWISS von einem solchen Schritt ebenso profitieren würde wie der Flughafen: «Wenn der dominierende Netzwerk-Carrier ein Pünktlichkeitsproblem hat, gilt dies auch für den Hub – und umgekehrt.» Die SWISS scheint sich dieser Tatsache bewusst zu sein; jedenfalls ist sie laut Weder gegenwärtig daran, die entsprechenden Abläufe zu überprüfen: «Allfällige Anpassungen sind auf den Sommerflugplan 2006 zu erwarten.»

#### **Zusammenarbeit wird grossgeschrieben**

Die stichwortartige Beschreibung eines alltäglichen, kleinen Problems soll eine Ahnung vermitteln, wie die Disponenten der verschiedenen Flughafenpartner im Airport Steering zusammenarbeiten. Es wurde der Unique-Personalzeitung «Homebase» vom Oktober 2004 entnommen:

- Ein Standplatz am Dock A bleibt wegen eines technischen Problems beim abfliegenden Flugzeug blockiert.
- Das Flugzeug aus Barcelona, welches als nächstes an diesem Standplatz geplant war, landet in fünf Minuten und bringt 60 Anschlusspassagiere auf den Flug nach Bangkok am Gate A81.
- Das SOC erfährt, dass ein Standplatzwechsel notwendig ist, und informiert den Standplatzdisponenten von Unique über die hohe Anzahl Transferpassagiere.
- Da der Flug aus Barcelona ebenfalls verspätet und die Umsteigezeit dementsprechend kürzer ist, wünscht das SOC wieder einen Standplatz am Dock A.
- Der Standplatzdisponent plant daraufhin einen Charterflug, welcher keine Transferpassagiere bringt, neu ans Dock E, damit für den Flug aus Barcelona wieder ein Platz am Dock A zur Verfügung steht.

- Der Disponent der Sicherheitskontrolle (Kantonspolizei Zürich) erfährt von dieser Änderung und verschiebt eine Sicherheits-Crew zu den 80er Gates, damit es aufgrund der 60 Transferpassagiere, welche praktisch alle gleichzeitig zur Kontrolle kommen werden, keinen Rückstau gibt.
- Die Station Control der Swissport informiert ihrerseits die Abfertigungsbereiche des Passagier- und Ramphandlings über den bevorstehenden Wechsel, damit das Personal dort bereit steht, wo das Flugzeug zu stehen kommt.

Das A und O im Airport Steering sei die gemeinsame Suche nach der jeweils besten Lösung, sagt dessen Leiter Peter Röhrich – und zwar nach der besten Lösung für das Flughafensystem, nicht für einen einzelnen Flug. Zur Illustration verwendet er das neue Benutzerkonzept der SWISS. Seit die SWISS ihre Langstreckenflüge in Dock E und die Kurzstreckenflüge in Dock A abfertigen lasse, sei die Verteilung der Passagierströme nicht mehr ideal. Besonders kritisch sei die Situation jeweils am frühen Morgen vor der ersten Abflugwelle in Dock A. Zu dieser Zeit sei nämlich die Infrastruktur für die Sicherheitskontrollen nur knapp ausreichend. Es sei darum, so Röhrich weiter, die Aufgabe des Airport Steerings, die Flüge in den verschiedenen Zonen des Docks A so zu disponieren, dass die angestrebte Limite von maximal zehn Minuten Wartezeit möglichst nicht überschritten werde. Diese Planung erfolge jeweils schon am Vorabend, und zwar gemeinsam durch den Disponenten der Sicherheitskontrolle der Kantonspolizei Zürich, durch die Flugsteigdisposition von Swissport, die Standplatzdisposition von Unique, das Swissport Operation Control, welches für das Management der SWISS-Flugzeuge am Boden verantwortlich ist, und das eigentliche Airport Steering von Unique.

Ausser diesen fünf Abteilungen gehören zum Airport Steering aber beispielsweise auch die «Lautsprecherstimme» des Flughafens, der telefonische Auskunftsdienst, die Disposition für die Pushback-Traktoren, die Disponenten für die Kabinenreinigung und der Planungsdienst für die Crew-Busse. Insgesamt sind es 14 verschiedene Abteilungen, für die es laut Röhrich im Früh- und Spätdienst je 18 bis 20 Personen braucht. Sogar nachts wird im Airport Steering gearbeitet. Dann allerdings reduziert sich der Bestand auf gerade noch eine Person von Swissport Operation Control. Da ist starker Kaffee gefragt! ■

# Pünktlich zum Abflug bereit

Das Flugsicherungsunternehmen skyguide leistet mit einer wichtigen strategischen Massnahme ebenfalls einen Beitrag zur Verbesserung der Pünktlichkeit auf dem Flughafen Zürich. Im Verein mit den übrigen Bemühungen konnten so schon erhebliche Verbesserungen erreicht werden. Am Ziel ist man allerdings noch nicht.

Text: Roland Zaugg

Das so genannte «Airport Steering» des Flughafens Zürich organisiert und koordiniert den täglichen Flughafenbetrieb und versucht, wie im vorhergehenden Bericht dargelegt, den Einfluss von Störungen so gering wie möglich zu halten. Mindestens so wichtig für die Pünktlichkeit in Zürich sind indessen längerfristige Massnahmen, die den Flughafenbetrieb generell weniger verspätungsanfällig machen. Sie werden regelmässig in diversen, ebenfalls neu gebildeten und firmenübergreifenden Strategie- und Arbeitsgruppen diskutiert, zum Beispiel im Pünktlichkeitsausschuss. Über allem steht aber das so genannte «Operation Zürich», das für die wichtigsten strategischen Entscheidungen zuständig ist. Dieses Gremium trifft sich vierteljährlich – erstmals Anfang 2005 – und steht unter der Leitung des ehemaligen Swissair-Chefpiloten und heutigen Unique-Operationschefs Rainer Hiltbrand. Ebenfalls vertreten im «Operation Zürich»

sind die SWISS, Swissport, Jet Aviation, die Fracht, SR Technics, die Flughafenpolizei, der Zoll und skyguide.

Auch auf strategischer Ebene konnte man in kurzer Zeit schon beträchtliche

etwas höher ist als die aktuell mögliche Landekapazität. Nehmen wir konkret an, dass in Zürich Nebel herrscht und deshalb nur 20 Landungen pro Stunde möglich sind. In einem solchen Fall hat skyguide früher eine Kapazität von 20 Anflügen in der Stunde nach Brüssel gemeldet, woraufhin die CFMU alle Flüge Richtung Zürich mit Zeitfenstern (Slots) versehen hat, und zwar derart, dass theoretisch 20 Flüge pro Stunde in Zürich hätten ankommen sollen. Das Hauptproblem bei dieser Vorgehensweise war, dass die Zeitfenster, welche die CFMU verteilt, immer 15 Minuten lang sind – die CFMU also keine Kontrolle darüber hat, ob ein Flug bereits in der ersten Sekunde oder erst 15 Minuten später in der letzten Se-

*«Mindestens so wichtig für die Pünktlichkeit in Zürich sind indessen längerfristige Massnahmen, die den Flughafenbetrieb generell weniger verspätungsanfällig machen.»*

Fortschritte erzielen. So hat man im Laufe des letzten Jahres festgestellt, dass sich die Ankunfts- und damit indirekt auch die Abflugpünktlichkeit in Zürich erheblich verbessern lässt, wenn skyguide eine Anflugkapazität an die Centralized Flow Management Unit (CFMU) der Eurocontrol in Brüssel meldet, die

kunde des erlaubten Zeitfensters abhebt. Deshalb kamen die Flüge trotz Koordination gar nie so pünktlich an, wie es für eine ideale Ausnützung der Kapazität nötig gewesen wäre. Es entstanden immer wieder Lücken in der Anflugsequenz, weshalb die tatsächliche Landerate oft tiefer war als die angestrebte. Nach

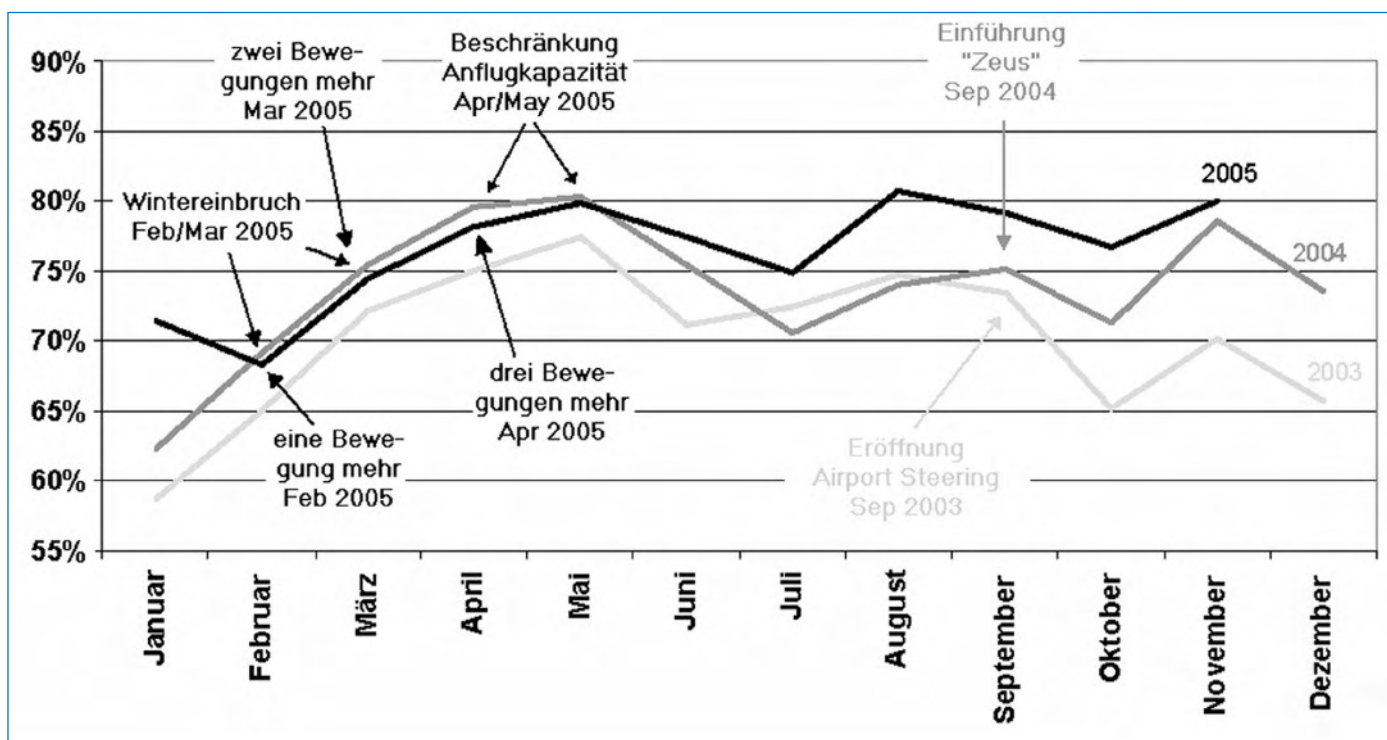


Bild 1: Entwicklung der Pünktlichkeit in Zürich zwischen Januar 2003 und November 2005



### Der Eurocontrol ausgeliefert

Es würde zu weit führen, hier alle noch nicht umgesetzten Massnahmen aufzulisten, die die Pünktlichkeitsstrategien des Flughafens Zürich noch im Köcher haben. Eine der möglichen Massnahmen sei jedoch erwähnt, weil sie nochmals aufzeigt, wie machtlos die Fluggesellschaften oft gegen Verspätungen und die damit verbundenen Folgekosten sind.

Die Centralized Flow Management Unit (CFMU) der Eurocontrol in Brüssel hat die Aufgabe, den Flugverkehr in Europa zu optimieren. Dazu weist sie, wie wir bereits gesehen haben, den einzelnen Flügen Zeitfenster (Slots) zu. Das Ziel ist, dass pro Tag möglichst viele Flugzeuge den europäischen Luftraum in Anspruch nehmen können, ohne es dabei zu Konflikten und Überlastungen kommen zu lassen. Meldet beispielsweise das Flugsicherungsunternehmen skyguide nach Brüssel, dass in Zürich aktuell pro Stunde 30 Anflüge bewältigt werden können, dann staffelt die CFMU alle nach Zürich geplanten Flüge so, dass diese mehr oder weniger regelmässig und ohne die Anflugkapazität zu überschreiten in Zürich ankommen. Zu diesem Zweck muss die CFMU immer wieder einzelne Flüge mittels geeigneter Zeitfenster verspäten.

Und genau hier liegt das Problem: Die CFMU hat keine Ahnung, welche Flüge sie möglichst nicht verspäten sollte – da in diesen beispielsweise sehr viele Transferpassagiere mit

knappen Anschlusszeiten sitzen – und bei welchen Flügen eine Verspätung weniger kritisch ist. Beispiel: Zwei SWISS-Kurse sind neben vielen anderen Flügen praktisch gleichzeitig nach Zürich geplant. Einer dieser Flüge (A) enthalte 60 Anschlusspassagiere auf zehn verschiedene Langstrecken-kurse, der andere (B) fast keine. Nehmen wir weiter an, die CFMU stehe nun vor der Aufgabe, genau einen der beiden SWISS-Kurse verspäten zu müssen. Da sie nicht weiss, welcher Flug für den Hub Zürich kritisch ist, besteht immerhin eine 50-prozentige Chance für einen Fehlentscheid. Denn mit der Verspätung von Flug A entstünde in Zürich ein mittleres Chaos, das sehr viele weitere Verspätungen zur Folge hätte. Ideal wäre es, wenn die SWISS in einem solchen Fall der CFMU mitteilen könnte, dass Flug A heute für sie Priorität habe, wogegen Flug B nicht so kritisch sei. Die CFMU solle doch, bitteschön, Flug A vorziehen und dafür im Notfall Flug B etwas verspäten. Bisher war eine solche «wertorientierte» Slot-Zuteilung nicht möglich. Und laut Andrea Werner Baroni, dem Leiter des Flughafenbetriebs von Unique, wäre sie eigentlich «im aktuellen 15-Jahres-Plan der CFMU» auch nicht vorgesehen, weil in Brüssel die dazu nötige Systemkapazität fehle. Trotzdem wird die CFMU ab etwa Beginn des kommenden Sommerflugplans mit einem Pilotversuch starten, an dem sich die SWISS und der Flughafen Zürich beteiligen werden. – Man darf gespannt sein.

zwei Zwischenschritten, die sich in der Praxis als sehr erfolgreich erwiesen haben, meldet skyguide heute eine Anflugkapazität nach Brüssel, die um drei höher ist als früher – in unserem Beispiel also nicht mehr 20, sondern 23. Man nimmt dabei in Kauf, dass die Warteräume in Zürich etwas mehr benützt werden als früher, reduziert aber die Verschwendung von Anflug- und Landekapazität.

### Verbesserungen gegenüber früher...

Der Aufbau des Airport Steerings, das Melden einer höheren Anflugkapazität nach Brüssel und alle übrigen strategi-

sche Massnahmen – vergleiche dazu auch den nachfolgenden Artikel über «Zeus» – haben sich bezahlt gemacht, wie Bild 1 zeigt. In dieser Grafik wird die Entwicklung der Pünktlichkeit (Abflugverspätung weniger als 15 Minuten) in den Jahren 2003, 2004 und den ersten elf Monaten des Jahres 2005 in Zürich dargestellt. Die Grafik stammt von Unique und erfasst alle Abflüge ab Zürich; der Unterschied zur AEA-Pünktlichkeit ist nicht allzu gross.

In einer normalen Wintersaison sind in Zürich etwa 4000 Enteisungen nötig; in der Saison 2004/05 waren es wegen

eines harten Wintereinbruchs im Februar und März 2005 etwa 7000. Dies hätte zu einer im Vergleich zum Vorjahr (2004) massiv schlechteren Pünktlichkeit geführt, wenn skyguide nicht gleichzeitig zuerst eine und dann zwei Bewegungen mehr als bis anhin an die CFMU in Brüssel gemeldet hätte (Bild 1). Auf ähnliche Weise wurden die negativen Folgen einer vorübergehenden Kapazitätseinschränkung im April und Mai 2005 abgeschwächt, einer Vorsichtsmassnahme während der Inbetriebnahme des «umgebauten» Luftraumes (DVO3). Richtig sichtbar wurden die positiven Auswirkungen der neuen Meldestrategie von skyguide damit erst etwa ab Juni 2005.

### ...und im Vergleich zu anderen Flughäfen

Wie haben sich nun die Verbesserungen, die in Zürich erreicht wurden und in Bild 1 sowie in Bild 3 im nachfolgenden Beitrag über «Zeus» zum Ausdruck kommen, im europäischen Vergleich ausgewirkt? Kehren wir dazu wieder zu den AEA-Zahlen des Jahres 2003 zurück, als Zürich noch den 27. und letzten Platz belegte. 2004 konnte die «rote Laterne» zwar an London Heathrow abgegeben werden, der zweitletzte Rang war indessen auch kein Ruhmesblatt. Für 2005 existieren noch keine vollständigen Resultate. Die Entwicklung bis ins dritte Quartal sieht aber gut aus, nämlich vom 25. Rang im ersten Quartal (starker Wintereinbruch!) über den 16. Platz im zweiten Quartal auf den guten

## Raum, Licht und Luft



Erstvermietung der VeF in Bülach

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

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

# Cockpit+

**Das meistverkaufte Schweizer Aviatik-Fachmagazin, erscheint monatlich!**

## Bestellcoupon

**Ja, ich möchte das «Cockpit» abonnieren**

- jährlich Fr. 83.–\*       Ausland jährlich € 56.–\*\*  
 Schnupperabo für 3 Monate Fr. 19.–\*, € 13.–  
\* inkl. 2,4 % MWSt und Porto / \*\* inkl. Porto Ausland



Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Strasse \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift \_\_\_\_\_

Bestellung unter **www.cockpit.aero**, oder Bestellcoupon faxen oder einsenden an:

Ziegler Druck- und Verlags-AG, Verlag «Cockpit», Postfach 778,  
8401 Winterthur, Tel. 052 266 99 00, Fax 052 266 99 13

**Kennen Sie die vielbeachteten Cockpit-Kalender?  
Schnellbestellern wird ein Exemplar gratis zugestellt!**

(Angebot solange Vorrat)

9. Rang im dritten Quartal. Im vierten Quartal wird man wegen des Wetters vermutlich wieder etwas zurückfallen, jedoch mit Sicherheit nicht mehr auf einen der hintersten Plätze.

Die Verbesserungen haben sich also auch im internationalen Vergleich bemerkbar gemacht – was übrigens durch aus dem subjektiven Gefühl eines

SWISS-Piloten entspricht. Trotzdem: Ein Zurücklehnen wäre fehl am Platz, denn ein einzelner 9. Rang in einem einzelnen Quartal eines ausgesuchten Jahres reicht kaum aus für einen Flughafen, der Schweizer Qualität repräsentieren sollte. Da ist es gut zu wissen, dass die Strategien des Flughafens Zürich laut Baroni noch einige Massnahmen im Köcher ha-

ben, um die Pünktlichkeit weiter zu verbessern (siehe Kasten «Der Eurocontrol ausgeliefert»). Allerdings gibt Baroni im Gespräch zu bedenken, dass die einfachsten Massnahmen bereits umgesetzt worden sind und es viel schwieriger wird, sich aus dem Mittelfeld in die Spitzengruppe vorzuarbeiten, als sich vom Schluss der Gruppe zu lösen. ■

### Verspätungen: Die Fluggesellschaften sind oft unschuldig

Die Association of European Airlines (AEA) tabelliert nicht nur den Anteil der Abflugverspätungen, sondern sie untersucht auch die Gründe für die Verspätungen. Zu diesem Zweck unterscheidet sie fünf verschiedene Ursachen: Erstens die Flugzeugabfertigung und den Flugbetrieb, zweitens die Flugzeugwartung und andere technische Probleme, drittens den Flughafenbetrieb und die Flugsicherung und viertens die Wetterbedingungen. Die fünfte Ursache für verspätete Abflüge sind verspätete Landungen.

Untersucht man die AEA-Statistiken des Jahres 2003, als Zürich in der Summe den letzten Platz belegte, nach diesen Kriterien, dann erkennt man, dass damals fast 46 Prozent aller verspäteten Abflüge durch den Flughafenbetrieb (Grenzkontrolle, Sicherheitskontrolle und so weiter) und die Flugsicherung verursacht wurden. Knapp 34 Prozent waren eine Folge verspäteter Landungen. Die Flugzeugabfertigung und der Flugbetrieb verursachten zehn Prozent der Verspätungen. Die Flugzeugwartung und andere technische Probleme waren in gut sechs Prozent und das Zürcher Wetter in weniger als fünf Prozent die Ursache von Verspätungen. Beachtet man ausserdem, dass verspätete Landungen vielfach eine Folge von früheren Abflugverspätungen sind, welche in Zürich, wie gesehen, in einem erheblichen Ausmass durch den Flughafenbetrieb und die Flugsicherung verursacht werden, dann wird offensichtlich, dass die viel zitierten Rahmenbedingungen für die SWISS auf dem Flughafen Zürich im Jahr 2003 extrem schlecht waren. Erstellt man für das Total und die fünf einzelnen Verspätungsursachen für die Jahre 2003, 2004 und das dritte Quartal 2005 eine Rangliste, ergeben sich für Zürich unter den 27 AEA-Vergleichsflughäfen folgende Tabellenplätze:

	2003	2004	Drittes Quartal 2005
Total	27. Platz	26. Platz	9. Platz
Flugzeugabfertigung und Flugbetrieb	15.	12.	3.
Flugzeugwartung und technische Probleme	13.	6.	5.
Flughafenbetrieb und Flugsicherung	27.	27.	13.
Wetterbedingungen	25.	18.	23.
Verspätete Landungen	27.	27.	11.

Man sieht, dass sich Zürich bis ins dritte Quartal 2005 rangmässig in allen Bereichen verbessern konnte – ausser vielleicht beim Wetter. Augenfällig ist der sehr gute 3. Platz bei der Flugzeugabfertigung und dem Flugbetrieb – dem einzigen Verspätungsgrund, der mehr oder weniger direkt unter der Kontrolle der Fluggesellschaften ist. Signifikant ist auch die Verbesserung beim Flughafenbetrieb und der Flugsicherung.

Der Anteil der durch die Flugzeugabfertigung und den Flugbetrieb verursachten Verspätungen belief sich in den Jahren 2003, 2004 und im dritten Quartal 2005 im Durchschnitt über alle 27 AEA-Flughäfen und -Gesellschaften auf etwa 17 Prozent. Das heisst, nur ungefähr jeder sechste verspätete innereuropäische Abflug wurde durch die Bodenabfertigung und den Flugbetrieb verursacht. Oder nochmals anders ausgedrückt: Etwa fünf von sechs Verspätungen fielen nicht in den Verantwortungsbereich der Fluggesellschaften! Kein Wunder, dass sich die Fluggesellschaften dagegen wehrten, bei grossen Verspätungen finanziell zur Rechenschaft gezogen zu werden.

## AQUA-DOLPHIN

your fitness-specialist for

- Personal-Training
- Aqua-Fit
- Swim-Lessons
- (private or team-courses, also AquaKIDS)

### AQUA-FIT im Leistungssport –

Training und Leistungstest mit Laktat-Entnahme im Wasser  
Erstellung gezielter Trainingsprogramme

**Special conditions for Swiss-Employees and Seniors**

#### Where

- HB Bruggwiesen/  
Glattbrugg
- HB Fohrbach/  
Zollikon
- HB Zumikon

#### Contact:

**AQUA-DOLPHIN TEAM**  
Gabriela Seeholzer  
www.aqua-dolphin.ch  
info@aqua-dolphin.ch  
079 243 72 46

## Zu verkaufen in Oberwil-Lieli

grosse, helle Maisonette-Wohnungen

- Herrliche Bergsicht
- Bis 210 m<sup>2</sup> BGF
- Sehr hoher Ausbaustandard
- Direkter Liftzugang
- 15 Minuten bis Flughafen Zürich

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



# «Zeus» und andere Software-Götter

«Transparenz» soll nicht nur ein Schlagwort sein – EDV hat aus Zürich bereits einen «gläsernen Flughafen» gemacht und die SWISS strebt ebenfalls einen besseren Durchblick an. Das Ziel dieser Transparenz: Probleme sollen rasch erkannt und gelöst werden.

Text: Roland Zaugg

Die Abflugpünktlichkeit kann gesteigert werden, indem man einerseits, wie im Beitrag «Pünktlich zum Abflug bereit» gezeigt, die Ankunftspünktlichkeit erhöht und andererseits die Bodenprozesse so effizient wie möglich organisiert. Ein wichtiges Hilfsmittel für die Optimierung der Bodenprozesse in Zürich ist das Software-Paket «Zeus» der Flughafen Zürich AG, das seit Herbst 2004 in Betrieb ist. Das spektakulärste Merkmal von «Zeus» ist die Möglichkeit, die Flugzeugbewegungen auf dem Flughafen Zürich praktisch in Echtzeit darstellen zu können. Parkierte, rollende, startende und landende Flugzeuge werden je nach Pünktlichkeit in grüner (maximal drei Minuten zu spät), gelber (drei bis 15 Minuten zu spät) oder roter Farbe (mehr als 15 Minuten zu spät) abgebildet (Bild 2).

Was möglicherweise nur wie eine interessante Computerspielerei aussieht, bietet darüber hinaus jedoch umfangreiche Möglichkeiten, den Flughafenbetrieb zu kontrollieren und zu steuern. Beispielsweise können und sollen die Benutzer von «Zeus» im Fall von Unregelmässigkeiten schriftlich festhalten, was wann passiert ist. So kann man auch später noch nachvollziehen, dass eine Flugverspätung zum Beispiel entstand, weil die Crew zuerst eine Enteisung des Flugzeugs angefordert hatte, dann, als die Bewilligung für den Triebwerkstart hätte verlangt

werden müssen, die Flugzeugtüren noch offen waren, später auf die neu festgesetzte Startzeit die Türen zwar endlich geschlossen waren, nun aber die Crew die Erlaubnis zu spät einholte – und so weiter und so fort. All diese und noch viele weitere Angaben

*«Da dieser Prozess transparent ist – alle Informationen und Resultate sind für jeden «Zeus»-Benützer zugänglich –, werden mögliche Probleme rasch und schonungslos aufgedeckt.»*

und Daten werden mit «Zeus», dem «gläsernen Flughafen», gesammelt, ausgewertet und grafisch aufbereitet. Damit lässt sich dann leicht feststellen, wer jeweils in welchem Ausmass für die Verspätungen in Zürich verantwortlich ist. Da dieser Prozess transparent ist – alle Informationen und Resultate sind für jeden «Zeus»-Benützer zugänglich –, werden mögliche Probleme rasch und schonungslos aufgedeckt. Dies erhöht den Druck auf die Betroffenen, die notwendigen Korrekturen schnell vorzunehmen. Im Moment beschränkt sich der Benutzerkreis von «Zeus» auf Unique-Mitarbeiter und das Airport Steering. Das soll sich indessen bald ändern.

## Analyse der Rotationsverspätungen

Einiges verspricht man sich auf der Ebene der Strategie- und Arbeitsgruppen davon, dass auch die SWISS kürzlich ein neues Software-Tool in Betrieb genommen hat, mit dem sie die so genannten Rotationsverspätungen analysieren kann. Nehmen wir an, am frühen Morgen erfährt ein SWISS-Kurs ab Zürich eine grössere Verspätung, weil die Techniker das Flugzeug nicht rechtzeitig bereitstellen konnten. Diese Verspätung wird selbstverständlich der Technik angelastet. Bereits der nächste Rückflug, der mit grosser Wahrscheinlichkeit ebenfalls wieder zu spät ist, wurde jedoch bis anhin in das Sammelbecken «Rotationsverspätungen» geworfen – aus dem einfachen Grund, weil die SWISS die Mittel nicht hatte, die

wahren Gründe für solche Folgeverspätungen von Hand nachzuführen. Diese Vorgehensweise verschleierte natürlich mögliche Probleme und Schwachstellen.

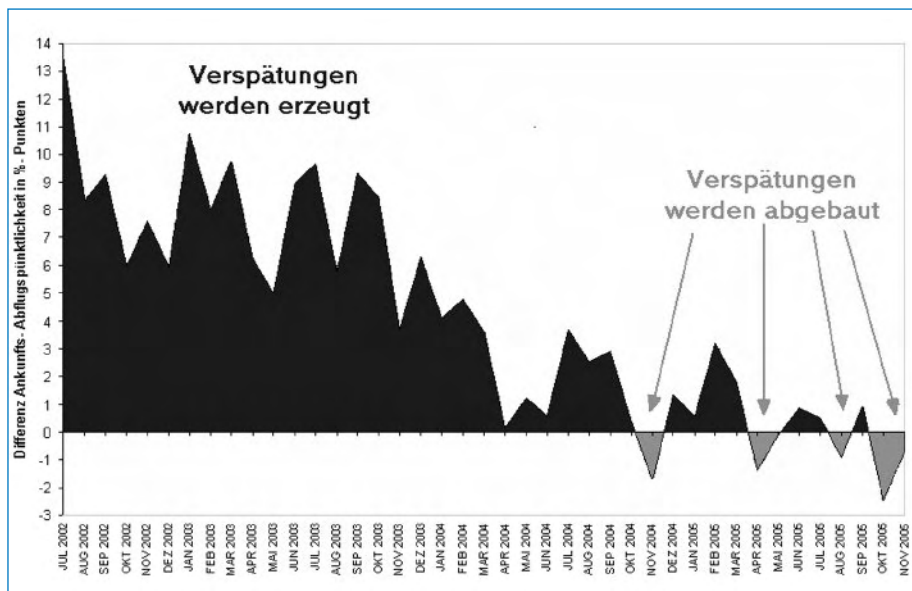
Bei der Swissair hat man diese Zusammenhänge ein halbes Jahr vor dem Grounding sehr schön erkennen können, als ein ähnliches Analyseprogramm «Management Cockpit» in Betrieb genommen wurde. Offiziell war bis zu diesem Zeitpunkt SR Technics nur gerade für drei Prozent aller Swissair-Verspätungen verantwortlich. Nach der Einführung des Programms sah man jedoch rasch, dass effektiv etwa 15 Prozent aller Verspätungen zulasten der SR Technics gingen und dieser Anteil sogar 40 Prozent aller Kosten verursachte, die der Swissair aus ihren Verspätungen erwachsen – sei das in Form verlorener Anschlusspassagiere, abgegebener Gratis-Vouchers, nötig gewordener Hotelübernachtungen oder ähnlicher Auslagen. Mit dem neu gewonnenen Wissen konnte die Swissair endlich am richtigen Ort Druck ausüben und in der Folge die Verspätungen reduzieren.

## Operationelle Effizienz des Flughafens

Zahlenmässig drücken sich die Bemühungen für eine wirksame Organisation der Bodenprozesse in einer weiteren



Bild 2: Visuelle Darstellung des Flughafenbetriebs durch «Zeus»



**Bild 3: Entwicklung der operationellen Effizienz des Flughafens Zürich**

wichtigen Kenngrösse aus, der so genannten operationellen Effizienz eines Flughafens. Das ist nichts anderes als die Differenz zwischen Ankunfts- und Abflugpünktlichkeit. Ist sie positiv, der Anteil der pünktlichen Landungen also höher als der Anteil der pünktlichen Abflüge, dann ist das ein Zeichen für einen

wenig effizienten Flughafenbetrieb, der zwischen Landung und Start der Flugzeuge zusätzliche Verspätungen erzeugt. Ist die operationelle Effizienz negativ, ist es umgekehrt: der Flughafen ist in der Lage, Verspätungen während der Bodenzeit abzubauen. Die Entwicklung der operationellen Effizienz des Flughafens

## «Die meisten Flughäfen haben noch kein Pünktlichkeits-Management»

**Andrea Werner Baroni ist der Betriebsleiter des Flughafens Zürich. Er äussert sich zu Pünktlichkeit, Sicherheit, Verkehrszahlen und Sparmassnahmen, die als «Optimierung» etikettiert werden – und erwähnt nebenbei auch die gute Zusammenarbeit mit den Pünktlichkeits-Verantwortlichen bei der SWISS.**

*Interview: Roland Zaugg*

«Rundschau»: Seit 2003 konnte die Pünktlichkeitsstatistik des Flughafens Zürich durch verschiedene Massnahmen verbessert werden (siehe vorhergehende Berichte). Inwiefern haben dazu auch die Fluggesellschaften beigetragen, indem sie einfach die Blockzeiten für Flüge von und nach Zürich angepasst haben? Nach dem Motto: Wenn ein Flug regelmässig zehn Minuten zu spät in Zürich landet, publiziert man einfach eine spätere Landezeit und ist dann wieder «pünktlich».

Andrea Werner Baroni: Das Anpassen der Blockzeiten ist ein legitimes Mittel, um Verspätungen zu umgehen. Es ist aber teu-

er, denn man verschleudert so Flugzeugkapazität. Zudem ist es meistens nicht so einfach, für die neu angepeilte Landezeit vom Flughafen eine Bewilligung, einen so genannten Airport-Slot, zu bekommen. Ein weiteres Problem sind die Anschlüsse, die als Folge einer späteren Landezeit nicht mehr gebucht werden können und verloren gehen. Die Flüge der Hub- oder Netzwerk-Carrier sind in der Regel zwischen den Verkehrsspitzen «eingeklemmt». Jede Verlängerung der Blockzeit stört das Gefüge des Netzwerks und dessen «Connectivity» oder Anschlussfähigkeit.

Wenn ein Flug regelmässig Zeit verliert, ist es aber schlussendlich sicher besser, die Blockzeit anzupassen, weil gewisse

Zürich seit Juli 2002 wird in Bild 3 dargestellt.

Es zeigt, dass in Zürich bis in die ersten Monate von 2004 am Boden ganz erhebliche zusätzliche Verspätungen erzeugt wurden – allerdings mit abnehmender Tendenz. Das bedeutet nun allerdings nicht unbedingt, dass in dieser Zeit allein die Bodenabfertigung in Zürich schlecht gearbeitet hat. Verspätungen am Boden können auch dadurch entstehen, dass die Flugzeuge nach ihrer Abfertigung wegen schlechter Zeitfenster von Eurocontrol längere Zeit auf den Start warten müssen – in der Tat ein wichtiger Grund für die Verspätungen am Boden.

Ab April 2004 wurden die am Boden erzeugten Verspätungen in Zürich jedoch nochmals kleiner, und im November 2004 gelang es sogar, erstmals mehr Verspätungen ab- statt aufzubauen. Die Entwicklung der operationellen Effizienz des Flughafens Zürich zeigt, dass die Abflugpünktlichkeit in Zürich nicht nur durch die Meldung einer erhöhten Anflugkapazität nach Brüssel verbessert wurde, sondern effektiv auch durch eine effizientere Organisation der Bodenprozesse – und durch bessere Startfenster. ■

Flughäfen sonst den entsprechenden Slot einfach entziehen. Denn auch der Flughafen leidet unter unpünktlichen Flügen, führen diese doch oft zu Ressource-Problemen bei den Zulieferern und zu einer Standplatz-Knappheit beim Flughafen. Deshalb ist bei den Pünktlichkeitverbessernden Massnahmen eine gewisse Nachhaltigkeit unabdingbar.

«RS»: Wird auf anderen Flughäfen ein ähnlicher Aufwand für die Pünktlichkeit betrieben wie in Zürich?

A.B.: Die Optimierung im System Luftverkehr ist weltweit erst in den USA, und auch da nur gerade für den Verkehr in der Luft angelaufen. Die meisten Flughäfen haben noch überhaupt kein Pünktlichkeits-Management und überlassen die Verkehrssteuerung entweder dem Hub-Carrier oder den Handling Agents.

Die Tatsache, dass die British Airport Authority, welche unter anderem die Flughäfen London Heathrow und London Gatwick betreibt, unser Flughafen-Management-System «Zeus» bereits gekauft hat und Moskau-Domodovo sowie Berlin-Tegel den Kauf angemeldet haben, zeigt aber, dass immer mehr Flughäfen das schlummernde Optimierungspotenzial entdeckt haben. Viele Airports sind von der Infrastruktur her an der Belastungs-



**Andrea Werner Baroni (58)** trat 1970 als 22-jähriger in die Swissair ein. Er blieb seinem Arbeitgeber treu bis zu dessen endgültigem Ende 2002. Zwischen 1972 und 1982 verbrachte er zehn Jahre im Ausland, zuerst in Kinshasa und dann in Buenos Aires. 2001 übernahm er die Leitung der Einsatzleitstelle in Zürich.

Seit 2002 ist Baroni bei der Flughafen Zürich AG (Unique) tätig. Zuerst leitete er das Projekt «OpsCon», das den Aufbau eines vom Flughafen geführten Operations Control Centers zum Ziel hatte. Seit dem 1. Januar 2004 ist er Leiter des Flughafenbetriebs bei Unique.

grenze angelangt und müssen diese besser ausnützen, wollen sie noch weiter wachsen.

**«RS»:** Mit welcher einzelnen, noch nicht umgesetzten Massnahme könnte in Zürich nochmals eine beträchtliche Verbesserung der Pünktlichkeit erreicht werden?

**A.B.:** Bevor ich zur Beantwortung dieser Frage komme, möchte ich kurz ausholen. Unpünktlichkeit ist meistens die Summe vieler Systemmängel, die zum Teil von Sparmassnahmen herrühren, die beschönigend als «Optimierung» bezeichnet werden. Das fängt bei der Planung des Netzwerks an, wo man nach einer möglichst hohen Anschlussfähigkeit strebt und aus diesem Grund die Blockzeiten manchmal so zurechtbiegt, dass die minimal nötige Anschlusszeit auf dem Papier vorhanden ist und die Anschlussflüge gerade noch gebucht werden können. Weiter geht es mit Flugzeug-Rotationen, die möglichst wenig tote Zeit am Boden haben sollen. Tote Zeit ist aber auch ein Puffer, mit dem Verspätungen aufgefangen werden können. Weiter drückt man die Preise der Zulieferer (zum Beispiel beim Handling), bis diese nur noch durch einen Abbau der Reservekapazität den nötigen Gewinn erarbeiten können. Das führt bei Verspätungen dazu, dass Ladegruppen, Traktoren, Flugsteigpersonal und so weiter schnell knapp werden und dadurch weitere Verspätungen produziert werden. Der Flughafen versucht ebenfalls, den Verkehr mit einem Minimum an Infrastruktur zu bewältigen, was bei Unregelmässigkeiten zu Standplatzproblemen und Staus im Passagierfluss führen kann.

Es ist deshalb entscheidend, die Folgen der Optimierung einzelner Zulieferer erkennen und bewerten zu können. Dann ist es möglich, zu zeigen, dass das Optimum eventuell schon überschritten wurde. Zu diesem Zweck benützen wir den Performance-Teil von «Zeus», der nach einer

Änderung von Konzepten oder nach Optimierungen die entsprechenden Ausschläge sofort sichtbar werden lässt. Wesentlich ist auch, dass sich die CEOs der wichtigsten Firmen über das anzustrebende Qualitätsziel einig sind und sich verpflichten, die nötigen Anstrengungen zu unternehmen, um dieses Ziel zu erreichen.

Um nun Ihre Frage zu beantworten: Wir haben in Zürich nach wie vor ein Kapazitätsproblem bei den Anflügen. Jede zusätzliche Landung pro Stunde würde die Stabilität des Systems erhöhen. Wir streben deshalb in enger Zusammenarbeit mit skyguide an, nochmals eine oder zwei zusätzliche Bewegungen pro Stunde nach Brüssel zu melden, ohne dass dabei der Luftraum überlastet wird. Wir fragen uns zudem, ob wir die richtige Luftraumstruktur

*«Viele Airports sind von der Infrastruktur her an der Belastungsgrenze angelangt und müssen diese besser ausnützen.»*

haben, und prüfen auch unkonventionelle Konzepte. Dass wir die Prozessqualität am Boden ebenfalls zu verbessern versuchen, versteht sich von selbst. Aber der grosse Hebel ist ein besseres Gleichgewicht zwischen Kapazität und Produktion. Nur so erreichen wir eine grössere Stabilität und damit auch eine bessere Chance, pünktlicher zu werden.

**«RS»:** Welche Pünktlichkeitsziele strebt die Flughafen Zürich AG (Unique) langfristig an?

**A.B.:** Eine durchschnittliche Abflugpünktlichkeit (weniger als 15 Minuten Verspätung) von 80 Prozent wäre ein ausgezeichnetes Ergebnis. Davon sind wir

noch knapp vier Prozentpunkte entfernt. Ich glaube aber, dass wir dieses Jahr noch etwa ein bis zwei Prozent holen können, dann wird die Luft schon sehr dünn. Zu den vielen, vorher schon erwähnten Faktoren kommt nämlich auch noch der negative Einfluss des europäischen Luftverkehrs, der an gewissen Tagen unsere Pünktlichkeit markant beeinflusst. Es liegt also nicht nur in unserer Hand, wie am Abend die Tagespünktlichkeit aussieht. Zudem ist es auch bei der Pünktlichkeit so, dass jede Verbesserung über einen bestimmten Wert hinaus extrem teuer wird, da dies nur noch durch den grosszügigen Einsatz von Reserven möglich ist.

**«RS»:** Beweist die verbesserte Pünktlichkeit nicht, dass man auf dem Flughafen Zürich in der Zwischenzeit offenbar recht gut mit den Auswirkungen der Deutschen Verordnungen (DVO) zurechtkommt und es gar keine neuen Verhandlungen bräuchte?

**A.B.:** Die DVO hat drei wichtige Teile:

1. In der täglichen Operation haben wir durch die getroffenen Massnahmen einen grossen Teil des negativen Effekts neutralisieren können.
2. Längerfristig ist die Entwicklung des Flughafens gefährdet, da wir in der Gestaltung des Flugplans bis 9 Uhr und ab 20 Uhr nicht mehr frei sind. Durch die Anwendung der DVO an deutschen Feiertagen, die auch an Wochentagen den Verkehr einschränken, ist das nicht mehr planbar, und wir haben während

sieben Stunden der Betriebszeit stark eingeschränkte Kapazitätseckwerte, die wir nicht überschreiten können, ohne erhebliche Pünktlichkeitsprobleme zu erhalten.

3. Politisch haben wir durch den im Süden und im Osten des Flughafens produzierten Lärm sehr viel Widerstand. Man kann einen Flughafen nicht während längerer Zeit gegen den Willen der Bevölkerung betreiben.

**«RS»:** Die Pünktlichkeit eines Flughafens ist ein in den Medien viel beachtetes Vergleichskriterium geworden. Ob ein Anflugverfahren dem gesunden Aviatik-Verstand entspricht, interessiert dagegen weniger. So fliegt man beispielsweise in

Zürich auch dann noch oft aus Norden heran, wenn wegen Rückenwinds eigentlich ein Anflug aus Osten oder Süden angezeigt wäre. Ost- und Südanflug weisen aber nicht die gleiche Kapazität auf wie der Anflug aus Norden, machen den Flughafen also verspätungsanfälliger. Sind solche Überlegungen ein Thema für Unique?

**A.B.:** Der Flughafen bestimmt nicht, welche Pisten für Start und Landung in Betrieb sind. Die Flugzeuge haben genau beschriebene Betriebsbedingungen, die eingehalten werden müssen. Rückenwind ist lediglich bis zu zehn Knoten zulässig. Wenn dieser Wert im Norden überschritten wird, muss der Anflug zwingend von Osten oder Süden erfolgen. Der Entscheid, welche Piste betrieben wird, liegt bei skyguide und schlussendlich beim Piloten, der aus Sicherheitsgründen jederzeit eine bestimmte Piste zur Landung oder für den Start verlangen darf. Zudem schreibt das Betriebsreglement dem Flughafen vor, welche Pisten zu welcher Tageszeit betrieben werden können und was – abgesehen von der Sicherheit – die Bedingungen sind, unter denen von diesem Konzept abgewichen werden darf.

**«RS»:** Ist es für Unique ein denkbare Szenario, zugunsten von Pünktlichkeit auf eine Steigerung der Verkehrszahlen zu verzichten? Oder sind die Verkehrszahlen dann doch wichtiger?

**A.B.:** Es gibt auch hier ein Optimum. Es hat keinen Wert, weiteren Verkehr in unseren extrem dichten Spitzen zu planen, weil es weder dem Flughafen noch den Airlines und damit auch nicht den Passagieren einen Vorteil bringt. Planen kann man alles, aber am aktuellen Tag kann nur der Verkehr bewältigt werden, der mit der entsprechenden Infrastruktur möglich ist. Wir überlegen uns, wie wir Verkehr aus den Spitzen in die Randzeiten verlagern könnten. Eine Möglichkeit wäre ein Konzept, das den Gesellschaften finanzielle Vorteile bringt, wenn sie den Flughafen in den verkehrsschwachen Tageszeiten benützen. Der Schlüssel dazu könnte eine Art Lenkungsabgabe oder «Incentivierung» sein, wie das auch genannt wird.

**«RS»:** Sie waren früher Chef der Swissair-Einsatzleitstelle und leiten heute den Flughafenbetrieb von Unique. Hat sich durch diesen Seitenwechsel eine Veränderung Ihrer Haltung gegenüber dem Thema Pünktlichkeit ergeben?

**A.B.:** Früher konnte ich die Pünktlichkeit von 50 Prozent der Flüge in Zürich beeinflussen. Heute habe ich einen viel

grösseren Hebel. Nebst dem Wissen, was für eine Airline und dabei vor allem für einen Hub-Carrier gut ist, habe ich heute zusätzlich die Sicht des Flughafens und sehe, wie wichtig es für alle Mitspieler ist, dass der Flughafen eine gute Pünktlichkeit hat. Es ist aber manchmal schwierig, gewissen Fluggesellschaften klarzumachen, dass der Flughafen nicht das Wohl einzelner Flüge, sondern das des Gesamtsystems im Auge haben muss, wenn er Verkehr und Massnahmen plant. Die SWISS hat damit selbstverständlich kein Problem, da die Pünktlichkeit ihres ganzen Netzwerks direkt von der Pünktlichkeit an ihrem Hub abhängt, wo mehr als 40 Prozent aller SWISS-Starts durchgeführt werden. Von den Verantwortlichen für die Pünktlichkeit bei der SWISS werden wir deshalb sehr gut unterstützt.

**«RS»:** Wie sind Sie überhaupt auf den Namen «Zeus» für das Flughafen-Management-System gekommen? Hat das etwas mit dem griechischen Gott zu tun?

**A.B.:** Der Göttervater Zeus sitzt auf dem Olymp und betrachtet die Welt von oben, sofern er sich nicht gerade mit einer seiner vielen Gespielinnen vergnügt. Wenn ihm etwas nicht passt, nimmt er einen Blitz und schleudert ihn an die Stelle seines Missbehagens. Ähnlich funktioniert das Airport Steering, sofern wir von den amourösen Aktivitäten absehen. Damit eingegriffen werden kann, benötigt das Airport Steering, dem die göttliche Übersicht fehlt, jedoch ein Mittel, um zu erkennen, was da überhaupt wie vor sich geht. Das Flughafen-Management-System «Zeus» ist wie eine Brille, die dort die notwendige Klarsicht verschafft, wo vorher nur errahnt und vermutet werden konnte. ■

## «Der Schuh muss noch ein wenig eingelaufen werden»

**Skyguide und im Besonderen die ATC-Controller beeinflussen die Verkehrsabläufe auf dem Flughafen Zürich in hohem Masse. Dies ist auch Jürg Hänni, dem Chef Operationen Tower und Approach, bewusst.**

*Interview: Dieter Eppler*



**«Rundschau»:** Herr Hänni, haben Sie sich in Ihrer Funktion als Chef Kontrollturm und Approach Zürich gut eingelebt?

**Jürg Hänni:** Grundsätzlich ist dieser Bereich für mich nicht neu. Ich habe nach meinem Wechsel von Genf nach Zürich fünf Jahre als Flugverkehrsleiter und fünf Jahre als Chef Operationen in der Abteilung gearbeitet.

**«RS»:** Wo drückt Ihr Schuh aktuell am meisten?

**J.H.:** Der Schuh muss noch ein wenig eingelaufen werden, aber aufgrund meiner bisherigen Erfahrungen in Zürich dürften die Druckstellen die gleichen bleiben wie in der jüngeren Vergangenheit. Die wichtigste ist zweifellos die hohe Komplexität in Zürich, die durch vielerlei Auflagen zusätzlich erhöht wird. Dies engt den Handlungsspielraum ein und wirkt sich

auf die Effizienz des Gesamtsystems aus. Hier müssen sich alle Partner Gedanken machen und gut zusammenarbeiten, um das Optimum zu erreichen. Es geht nur gemeinsam.

**«RS»:** Wie beurteilt skyguide den »Fetisch« AEA-Pünktlichkeitsstatistiken? Hat eine Fixierung auf solche Statistiken nicht zur Folge, dass man in Zürich solange wie möglich auch mit Rückenwind von Norden her anfliegt, anstatt auf den Ost- oder Südanflug auszuweichen? Wenn ja: Hat skyguide da keine Sicherheitsbedenken?

**J.H.:** Massgebend für den Betrieb eines Flughafens ist zweifellos das Betriebsreglement. Dieses gibt vor, wie die Pisten zu benutzen sind, und ist für die Flugsicherung absolut verbindlich. Spielraum gibt es gerade in Zürich praktisch keinen. Eine Fixierung oder ein Zusammenhang solcher Statistiken mit dem Betrieb des Flughafens ist demzufolge auch nicht gegeben, zumal bei Statistiken ja immer die Frage bleibt, welche Daten wie erhoben



**Jürg Hänni (40)** kam in Münsingen zur Welt und wuchs in Thun auf, wo er die Primar- und die Sekundarschule sowie das Gymnasium (Matura Typ B) besuchte.

Nach RS, UOS und OS bei der Artillerie in Bière trat Hänni am 8. August 1988 in die damalige Radio Schweiz AG zur Ausbildung zum Flugverkehrsleiter ein, die er mit der Lizenz im TWR/APP Genf im Jahr 1991 abschloss. Im August 1995 wechselte er auf eigenen Wunsch in den TWR/APP Zürich.

Seit dem 1. Januar 2001 ist Jürg Hänni auch Mitglied des Managements. Dabei begleitete

er den Umzug des APP vom Tower ins Air Navigation Center, war bei der Gründung des «7days Meeting» und des RWY Safety Teams dabei, leitete die Entwicklung der Rollverfahren um das Dock Midfield zusammen mit Unique und sorgte für eine runde Einführung des Advanced Surface movement and guidance control system (A-SMGCS) in Zürich.

Jürg Hänni zeichnet sich durch sein Bestreben nach sachbezogener Diskussion, pragmatischer Lösungsfindung und nach ehrlicher, offener und direkter Kommunikation aus.

Im Militär ist er bei der Luftwaffe im Fachstab skyguide als Stv Chef eingeteilt.

Hänni ist seit über zehn Jahren verheiratet und wohnt mit seiner Frau in Freiestein. In seiner Freizeit entspannt er sich beim Tanzen oder auf seinem Segelboot auf dem Zürichsee.

und auf welche Weise sie miteinander verglichen und interpretiert werden.

Noch etwas zum Thema Flugsicherung und Verspätungen: Der Anteil der skyguide an den Verspätungen in Zürich liegt bei rund einem Zehntel. In den vergangenen Jahren hat skyguide ihren Anteil an den Verspätungen, verglichen mit dem Gesamtverkehrsvolumen, laufend gesenkt, und der Anteil liegt gemäss der CFMU (Central Flow Management Unit, Eurocontrol) bei acht Prozent, der euro-

**J.H.:** Im Betriebsreglement sind die Kriterien für den Betrieb des Flughafens klar definiert.

Innerhalb dieser Vorgaben entscheidet der Dienstleiter der Flugsicherung, wie an- und abgeflogen werden kann. Am Schluss muss jedoch der Pilot verantworten, ob er den Anflug akzeptieren kann oder nicht.

**«RS»:** Als SWISS-Pilot hat man den Eindruck, skyguide sei im Laufe des Jahres 2005 sehr viel effizienter und flexibler

*«Der Anteil der skyguide an den Verspätungen in Zürich liegt bei rund einem Zehntel. In den vergangenen Jahren hat skyguide ihren Anteil an den Verspätungen, verglichen mit dem Gesamtverkehrsvolumen, laufend gesenkt.»*

päische Durchschnitt bei elf Prozent. So viel zu Zahlen. Natürlich analysieren auch wir ständig unsere Abläufe und versuchen immer weiter zu optimieren, das versteht sich ja von selbst. Aber solche Zahlen haben nichts mit der Anwendung eines Betriebsreglements zu tun.

**«RS»:** Wer entscheidet letztlich, wann woher angefliegen wird?

geworden. Stimmt diese Empfindung? Wenn ja: Woher kommt das? Macht man heute mehr Kompromisse bei der Sicherheit?

**J.H.:** Nun, bei 3000 Flügen pro Tag im Schweizer Luftraum gibt es sicher viele unterschiedliche Empfindungen und Nuancen, und es ist schwierig, solche eindeutig zuzuordnen. Ich kann mir

jedoch vorstellen, dass dies auch mit dem neuen Luftraum um Zürich zu tun hat, der im April eingeführt wurde, und bei dem rund 1300 Kilometer An- und Abflugwege völlig neu gestaltet wurden. Die Arbeit mit den neuen Prozeduren in diesem Gebiet hat sich eingespielt, was sich auch in einer grösseren Effizienz niederschlägt. Insgesamt glaube ich aber, dass Effizienz immer die Summe von vielen kleinen und grösseren Anstrengungen auf verschiedenen Ebenen ist. Dies darf jedoch ganz sicher nicht zulasten der Sicherheit gehen, um auch diesen Teil Ihrer Frage zu beantworten. Im Gegenteil, Sicherheit ist unser höchstes Gut. Es ist jedoch schön zu hören, dass Sie unsere Arbeit als effizient empfinden, genau dafür arbeiten wir täglich.

**«RS»:** Sind in naher Zukunft auf dem Flughafen Zürich im Bereich Flugsicherung Veränderungen zu erwarten? Wenn ja, welche?

**J.H.:** Nichts, was nicht schon bekannt wäre. Wir richten unsere Aktivitäten nach der mit allen Flughafenpartnern abgestimmten «Roadmap Zürich». Der grösste Brocken ist sicherlich der ILS-Anflug auf die Piste 28, der im Oktober in Betrieb genommen werden soll. Wir hatten ja in Zürich sehr viele Veränderungen in den vergangenen Jahren. Deshalb glaube ich, dass es gut wäre, zumindest eine Zeit lang nun einen stabilen Betrieb ohne grössere Eingriffe zu garantieren. Aber das hängt ja nicht von der Flugsicherung ab, die letztlich nur ausführt, was die Politik beschliesst und der Regulator bewilligt oder anordnet.

**«RS»:** Seit dem letzten Jahr läuft zwischen skyguide und SWISS das Austauschprogramm «X-Change». Ein Versuch, ATC-Kontrollen und Piloten einander näher zu bringen. Gibt es vergleichbare Plattformen auch auf Stufe Management?

**J.H.:** Die ersten Erfahrungen mit «X-Change» sind sehr positiv, und ich bin überzeugt, dass ein solcher Austausch auch nötig ist. Es gibt sicher Aha-Erlebnisse auf beiden Seiten, und das kann nur förderlich sein. Auf der Stufe Management gibt es meines Wissens noch keine vergleichbare Plattform. Aber was nicht ist, kann ja noch werden. Hingegen existieren heute schon zahlreiche Kontakte zu Vertretern der SWISS in den verschiedenen Gremien am Flughafen wie dem «7days Meeting», dem RWY Safety Team und im Bereich diverser Arbeits- und Projektgruppen, die zum Teil bis auf die Stufe des Topmanagements führen. ■





## Grounding: the Kritik

Gestatten Sie, dass ich nach meinem letztjährigen Selbsterfahrungsbericht zum Thema «Grounding – the Casting» jetzt noch meine Betrachtungen zum Film selber nachschiebe, zu diesem Meisterwerk über das grandiose Scheitern unserer Nationalluftfahrt.

Ganz besonders ansprechend fand ich vor allem die Idee, dass die Protagonisten sich gleich selber gespielt haben. Super, dass die mitgemacht haben, war sicher für alle eine lustige Erfahrung und nebenher bestimmt auch eine gesunde, weil die Rekonstruktion gilt bekanntlich als wirksame psychiatrische Therapieform.

Dank diesem Kunstgriff mussten sich auch keine Schauspieler in für sie entwürdigende und geschäftsschädigende Rollen zwingen; denn, Hand aufs Herz, wer kennt schon einen Akteur (TV-Kabarettisten mal ausgenommen), der sich so frisieren lassen würde wie Mario Corti; wer kennt einen, der ein so schadenfreudiges Grinsen aufsetzen könnte wie Herr Direktor Ospel himself; welcher Darsteller könnte schon so berserkerhaft herumwüten wie Dr. h.c. Moritz Suter in seinem Temporärbüro im Balsberg, und welcher Leinwandstar würde seinen Ruf ruinieren wollen in der Rolle des schon fast schmerzhaft wendehalsigen Herrn Dosé? Nur Matthias Mölleney wirkte als Schauspieler ziemlich viel hölzerner denn als seinerzeitiger Personalchef.

Wahrlich weit gespannt wurde hier der Bogen der aviatischen Erinnerung, und die allerwichtigsten Persönlichkeiten der Firma fanden alle Platz in diesem aero-cineastischen Epos: Von Nelly Diener in ihrer weissen Krankenschwestertracht bis zu Werni Naef im roten Pullover, mit einem länglichen Vortrag zum Thema Tischbombe (dangerous goods?), welcher mir mindestens so nebulös vorkam wie seine ganzen damaligen CRM-Theorien, trotz anschliessender Eruption (der Tischbombe).

Ganz schön diskret eingebunden fand ich hingegen das in Filmen dieser Grössenordnung unterdessen übliche Product Placement, vor allem dasjenige der Firma Amag: Wie da die Gnomen aus Basel in fünf pechschwarzen grosshubigen Audis nach Zürich gebrettert sind, sah schon ganz aus wie Star Wars auf der A1, und der Copi im Touareg (oder Cayenne?) wirkte auch ganz schmuck und realitätskonform, bei all den Lohnerhöhungen damals und heute. Immerhin ist ja auch der Dosé Phaëton gefahren und Herr Franz heute noch VW-Bus; man könnte glatt meinen, wir seien schon seit langem ein Ableger des Volkswagen- und nicht des Kranichkonzerns. Da war der Thunderbird vom Bruggisser halt schon noch eine Spur glamouröser!

Wahnsinnig gut gefielen mir des weiteren die zahlreichen Einblicke in die Wohn- und Arbeitsplatzverhältnisse der auftretenden Magnaten und Potentaten: Das Jugendstil-meets-Postgotik-Sitzungszimmer von Herrn Ospel, das feudalistisch-neobarocke Refugium von Dr. h.c. Suter, die Golfanlage im Büro von Bankdirektor Mühlemann.

Einblicke dieser Art sagen doch viel aus über die sie besitzenden Männer, die die ethischen Werte des christlichen Abend-

landes wie Reichtum, Macht und Handicap in vorbildlicher Weise verinnerlicht haben.

Wie fanden sie übrigens meine als Leihgabe zur Verfügung gestellte Uniform an Captain Gubser? Also ich war jedenfalls sehr froh, dass sie dem Schauspieler-Copi zu klein war, weil sich dieser im Film ja leider darüber erbrechen musste, aber nicht wegen einer Fischvergiftung ex Bombay oder einer Sandwich-Überdosis aus der Crewschublade, sondern: zuviel getrunken, und nicht etwa Wasser. Dafür aber chronisch; der Gute hatte nämlich ein Aholproblem.

Ich hatte kürzlich auch ein solches, nämlich anlässlich des Medical Checks: Im einleitenden Intelligenztest am Computer wurde ich gefragt, wieviele Einheiten Alkohols ich denn so konsumiere, ohne irgendwelche nähere Präzisierung. «ACHTUNG FANGFRAGE!!» läutete da laut mein interner Fangfragenalarm (master warning mit continuous repetitive chime). Alkohol wird als Flüssigkeit generell wohl in Litern gemessen, dachte ich mir, wobei man damit den verschiedenen Arten nicht ganz gerecht wird: 1 Liter Bier gleich 1 Liter Whisky? Also handelt es sich bei «Einheiten» wohl eher um ein sortenspezifisches Mass wie: 1 Harassli Bier, 1 Kistchen Wein, 1 Fässchen Whisky. Hab deshalb mal übervorsichtig «6» eingesetzt. «Was, 6 Flaschen pro Woche??», hat dann aber der Doktor wie eine Overspeed warning (cavalry charge) ausgerufen. «Nein nein, Gläser!», konnte ich gerade noch glaubwürdig einwenden, «pro Semester natürlich, ich komme ja nur alle 6 Monate zu ihnen.»

Gegenwärtig sitze ich grad in Jeddah, Saudiarabien, und habe schon wieder ein Alkoholproblem: nämlich keinen. Ich bin in Jeddah, dieser klimatisch so angenehmen Destination, obwohl ich es im PBS noch nie gewünscht hätte, im Gegenteil; trotz einem «avoid Middle East» im Lifestyle bid. Nicht etwa, dass ich ein Rassist wäre oder mich gar abschätzig in zeichnerischer oder schriftlicher Form über den gesegneten Propheten zu äussern beabsichtigte; aber weil ich halt gern hie und da eine Schweinsbratwurst oder etwas Parmaschinken zu mir nehme – vom Flüssigen mal abgesehen – drängt sich für mich ein längerer Aufenthalt in dieser Region nicht wirklich auf. Daher trinke ich zum Humus (!) Saudichampagne und nullpromilliges Malzgetränk, das schmeckt wie vergorene Ovomaltine, und überlege krampfhaft, wie ich ohne den üblichen Night Cap später wohl einschlafen soll, weil Schweizer Fernsehen gibt's hier auch nicht, und das OM A hab ich grad nicht dabei.

Nur eines macht mich ziemlich stutzig: ich bin etwas viel in Jeddah in letzter Zeit. Und jedes Mal steht ein kleiner rätselhafter Eintrag auf meinem Einsatzplan. Ich muss die Planerin unbedingt nächstens fragen, was dieser Zusatz neben der JED-Rotation («must medical») eigentlich genau bedeutet.

pk2@bluemail.ch

# Vom Mobilisieren der Mitarbeiter und der Wirkung von Medien

Wie es zum Durchbruch bei den Verhandlungen zwischen der SWISS und dem Kabinenpersonal gekommen ist. Kapers-Präsident Urs Eicher spricht über die wichtigsten Punkte des neuen Gesamtarbeitsvertrags und hofft auf eine noch engere Zusammenarbeit der Personalverbände.

Interview: Jürg Ledermann  
und Roland Zaugg

«Rundschau»: Der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) für das SWISS-Kabinenpersonal hat die Abstimmungshürde überraschend klar genommen. Hast du nun wieder zwei lachende Augen?

Urs Eicher: Ich kann nicht zwei lachende Augen haben, nachdem wir einen schlechteren Vertrag ausgehandelt haben als den vorhergehenden. Trotzdem ist die Erleichterung darüber gross, dass wir auch in Zukunft einen GAV haben werden. Dieser ist sozialverträglich, lässt Verbesserungen zu, sollte es der Firma wieder besser gehen, und er ist ein Schutz für 3000 Menschen, wenn das Gegenteil eintrifft.

«RS»: Du würdest den neuen GAV somit als gute Lösung bezeichnen?

U.E.: Ich möchte es so ausdrücken: Jede andere Lösung wäre noch schlechter gewesen. Der neue Vertrag ist die am wenigsten schlechte Alternative.

«RS»: Bei der Abstimmung hat es in der Tat auch einige «Neinsager» gegeben. Wie beurteilst du das?

U.E.: Wir haben mit vielen Neinstimmen gerechnet. Es sind jetzt aber weniger als erwartet. Viele Mitglieder haben vermutlich die schlechtere Alternative mit den drohenden Einzelarbeitsverträgen (EAV) gleich wie wir beurteilt und trotz gemischter Gefühle Ja gestimmt. Die positive Kritik, die mit vielen Neinstimmen verbunden war, nehmen wir ernst.

«RS»: Bei unserem letzten Gespräch, Ende November 2005, warst du skeptisch, ob ein GAV überhaupt noch möglich sei. Die Forderungen lagen zu weit auseinander. Dann ging es vor Weihnachten plötzlich sehr schnell voran. Was ist da passiert?

U.E.: Die SWISS merkte, dass sich das Kabinenpersonal nicht mehr alles gefallen

lässt. Wir waren fähig, zu mobilisieren, und das in einem Ausmass, wie man es bisher nicht gesehen hatte. Wir haben die Anzeigen für unsere ausserordentliche Generalversammlung (GV) vom 4. November im «Tages-Anzeiger» sehr prominent mit einem ganzseitigen Inserat platziert. Das hat eine unglaubliche Medienwirkung erzeugt, und wir waren deswegen gleich zweimal hintereinander in der Hauptausgabe der «Tagesschau». Diese Aufmerksamkeit für eine Kleinst-Gewerkschaft blieb wohl auch der SWISS nicht verborgen. Danach begannen wir, den «Yellow Ribbon» an den Revers der Uniform zu tragen. Das hat dazu geführt, dass Parlamentarier sich in den Flugzeugen erkundigten, was los sei. Und es kam zusätzlicher Druck aus Deutschland, weil der

«Was uns am meisten Sorgen bereitet, sind die Verschärfungen bei den Arbeitsbedingungen.»

«Yellow Ribbon» auch dort von allen gewählten Personalvertretern im Flugdienst getragen wurde. Das alles hatte eine enorme Breitenwirkung. Ohne diese Mobilisierung wäre es nicht gegangen, und mit diesem Widerstand hatte man bei der SWISS nicht gerechnet.

«RS»: In welcher Atmosphäre liefen die Verhandlungen nach dem Durchbruch? War es immer noch ein «Geknorze»?

U.E.: Von da an ist es zügiger gegangen. Trotzdem hat das Ausformulieren der Details immer wieder zu schwierigen Situationen geführt. Die SWISS ist mit einer Härte aufgetreten, die wir noch nie erlebt hatten. Da wir zu diesem Zeitpunkt bereits eine grundsätzliche Einigung hatten, war die Atmosphäre allerdings nicht mehr ganz so frostig wie vor dem Durchbruch. Damals kam ich mir vor wie im

Kühlhaus. Nun trugen wir immerhin schon einen wärmenden Mantel.

«RS»: Was sind die Highlights des neuen Vertrages?

U.E.: Ein Highlight ist sicher die Tatsache, dass wir die Mitbestimmung unverändert auch im neuen GAV haben. Denn das ist das A und O für eine Gewerkschaft. Ohne solche Mitbestimmung wären wir rasch «weg vom Tisch».

Bei der Produktivität mussten wir nachgeben. Statt maximal 95 sind in Zukunft 100 Blockstunden pro Monat möglich. Auch die Freitage-Regelung wurde verschärft. Wie sich das in der Praxis auswirken wird, müssen wir nun sehr gut im Auge behalten. Beim Lohn waren ebenfalls Zugeständnisse nötig. So werden wir unter anderem während der Laufzeit des neuen GAV auf die Auszahlung des 13. Monatslohns verzichten. Der Anspruch darauf ist im Vertrag aber noch immer verankert. Wichtig war für uns, dass unsere alten Lohntabellen grundsätzlich in Kraft bleiben – und das haben wir erreicht. Sehr hart und emotional war der Kampf bei den Ferien. Hätte die SWISS ihre ursprünglichen Forderungen durchsetzen können, wären wir mit bis zu elf Tagen Ferienverlust konfrontiert worden. Dieses heikle Thema, über das wir auch in der letzten «Rundschau» gesprochen haben, hätte uns fast noch den GAV gekostet. Schliesslich hat die SWISS

aber gemerkt, dass sie von uns nicht alles haben kann: strenger arbeiten, weniger Lohn und auch noch weniger Ferien. Für alle Flight Attendants, die noch nicht beim Ferienmaximum angelangt sind, konnten wir eine Ferien-Besitzstandswahrung erreichen.

«RS»: Das ist eine beachtliche Leistung eures Verbandes, der kapers. Wie habt ihr das erreicht?

U.E.: Es ist derselbe Grund, der die Verhandlungen nach der langen Zeit der Stagnation wieder beschleunigt hat. Wir konnten klarmachen, dass es uns effektiv sehr ernst ist und wir die Forderungen nicht akzeptieren würden. Zudem sind wir mit der Politik eng verflochten, haben dort ein tragfähiges Netzwerk aufgebaut und haben das selbstverständlich auch benutzt.

«RS»: Hat das Argument, das fliegende Personal keine gesetzlichen Feiertage, ebenfalls eine Rolle gespielt?

U.E.: Dieses Argument wird von der SWISS immer wieder als haltlos bezeichnet. Ich glaube aber dennoch, dass es nicht ganz wirkungslos war.

«RS»: Du hast stichwortartig aufgezählt, wo ihr Zugeständnisse gemacht habt. Was tut am meisten weh?

U.E.: Sicher werden unsere Mitglieder die Lohnabstriche spüren. Am meisten Sorgen bereiten uns aber die Verschärfungen bei den Arbeitsbedingungen. Hier können wir im Moment auch gar noch nicht abschätzen, wie sich das Paket effektiv auswirken wird. Das ist der Grund, weshalb wir es sehr gut im Auge behalten müssen.

«RS»: Und was habt ihr mit dem neuen GAV bekommen?

U.E.: Eine dreijährige Beschäftigungsgarantie. Das ist in unserer Branche keine Selbstverständlichkeit mehr. Diese Garantie ist zwar mit einer so genannten «Force Majeure»-Klausel verbunden. Die Feststellung der Fälle höherer Gewalt ist jedoch nur im Einvernehmen mit der kapers möglich. Und für diese Fälle schreibt auch der neue GAV einen Sozialplan vor – etwas, was in der Schweiz leider immer noch keine Vorschrift ist.

«RS»: Wir haben gehört, dass noch weitere Verhandlungen zwischen der SWISS und der kapers nötig sein werden. Worum geht es da?

U.E.: Es geht um einen Vertrag für Neueintretende (GAV-NE), dem in Zukunft alle neuen Flight Attendants, sei es bei der SWISS European oder der SWISS International Air Lines, unterstellt sein sollen. Auch die Spesenregelung ist noch offen.

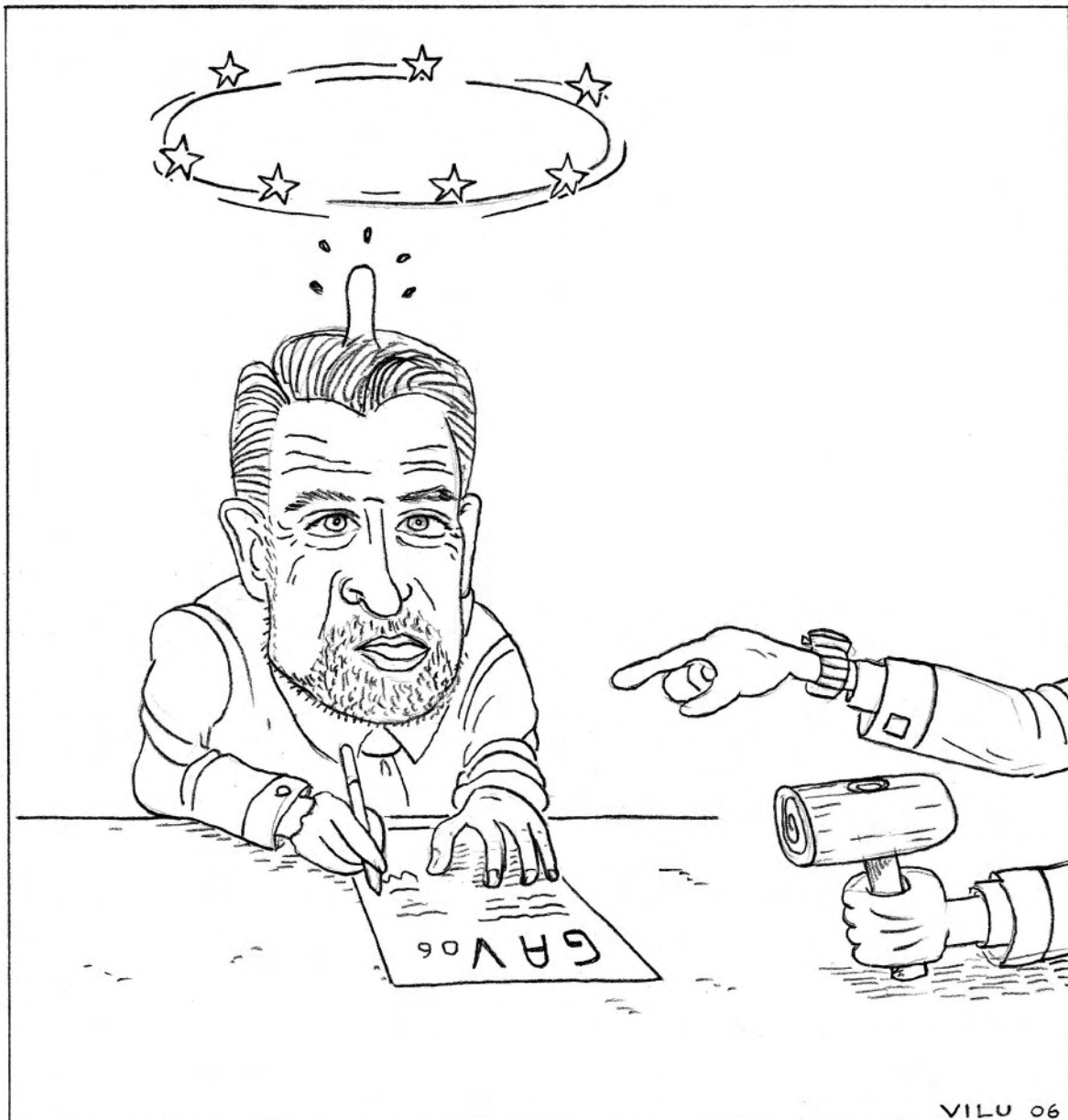
Diese wird jedoch parallel mit eurem Verband, der AEROPERS, verhandelt.

«RS»: Verstehen wir das richtig: Neueintretende Flight Attendants sollen nicht mehr dem GAV unterstellt sein, über den wir eben diskutiert haben?

U.E.: Ja, das ist richtig.

«RS»: Ist das nicht eine grosse Gefahr? Die SWISS wird doch sicher alles daran setzen, hier so viel wie möglich herauszuholen und euch damit später unter Druck setzen.

U.E.: Damit rechnen wir in der Tat. Entscheidend ist aber, dass wir das mitgestalten können. Denn sowohl die Neueintretenden als auch die bisherigen Flight Attendants der SWISS werden einem kapers-GAV unterstellt sein. Lasst mich hier etwas anfügen. Wir dürfen die Augen nicht vor der Tatsache verschliessen, dass



- Welcome to Star Alliance ! -



**Urs Eicher: «Mitbestimmung ist das A und O für eine Gewerkschaft.»**

auch bei uns ein Wandel stattfindet, den wir nicht aufhalten können. Ich ziehe es vor, diesen mitzugestalten – nach dem Motto: «Either you challenge the future or the future is challenging you.» Im Moment sind wir daran, eine Projektgruppe aufzubauen, die sich über den ganzen Themenkomplex auch unkonventionelle Gedanken machen soll. Ich kann mir vorstellen, dass da einiges möglich ist, beispielsweise für Leute, die ohnehin nur ein oder zwei Jahre fliegen möchten. Es muss aber auch unter dem GAV-NE weiterhin die Möglichkeit existieren, in unserem Beruf Karriere zu machen und sich dabei eine Rente ansparen zu können. Lohn und Arbeitsbedingungen können dann aber nicht entscheidend schlechter sein als bei unserem neuen GAV.

**«RS»:** Ist der GAV-NE ein Hinweis, dass die SWISS nicht mehr die gleichen Anforderungen an Flight Attendants stellen will wie früher?

**U.E.:** Etwas Ähnliches gab es ja schon bei der Swissair. Sie wurden «Seasonals» genannt. Das waren Flight Attendants, meist Studenten, die in Europa in der Economy-Klasse gearbeitet haben. Das ging problemlos und hat niemanden gestört. Diese «Seasonals» hatten nicht einmal einen GAV. Jetzt besteht immerhin die Möglichkeit, solche Fälle im GAV-NE zu verankern. Auf der Langstrecke sehe ich eine solche Lösung allerdings weniger; dort müssen wir den alten Qualitätsstandard in allen Klassen unbedingt halten.

**«RS»:** Die Spesen sollen parallel mit der AEROPERS verhandelt werden. Welche konkreten Vorstellungen habt ihr?

**U.E.:** Für Leute in der Lohnklasse, die wir vertreten, sind Spesen ein sehr wichtiges Element, das man nicht unterschätzen darf. Im Moment sehen wir deshalb fast keine Möglichkeit, am alten Spesenreglement etwas zu ändern, ohne dass dies auf der Lohnseite kompensiert wird. Sollte die SWISS hier auch noch schrau-

ben, dann wird es sehr schwierig. Ich zähle da auch auf die AEROPERS.

**«RS»:** Man hört verschiedene Zahlen, wie viel eure Zugeständnisse an die SWISS nun effektiv wert seien. Wie «teuer» kommen sie euch zu stehen?

**U.E.:** Die Kostenreduktion liegt zwischen 14 und 16 Prozent, sofern die SWISS bei den verschärften Arbeitsbedingungen an die Grenze geht. Rein monetär sind es für den Einzelnen zwischen vier und sechs Prozent.

**«RS»:** Ihr habt an der ausserordentlichen GV ein Mandat erhalten, dessen Grenze bei elf Prozent lag. Nun habt ihr ohne weitere Rücksprache einen GAV ausgehandelt, der darüber hinausgeht. Warum?

**U.E.:** Wir mussten in den Verhandlungen abwägen, welcher der zwei Aufträge

einen höheren Wert besitzt. Sollten wir den Abschluss eines sozialverträglichen Gesamtarbeitsvertrags oder das getreue Einhalten dieses GV-Mandats höher gewichten? Es ging also letztlich um den Entscheid, was weniger schlimm ist: an Stelle eines GAV einen EAV zu erhalten oder das GV-Mandat um drei bis fünf Prozent zu überschreiten. Wir waren klar der Meinung, dass der Nutzen eines GAV im Vergleich zu Einzelarbeitsverträgen viel grösser ist, als die Mandatsgrenzen einzuhalten.

**«RS»:** Ihr wart also der Überzeugung, dass es keinen GAV geben hätte, wenn ihr auf euren elf Prozent beharrt hättet?

**U.E.:** Ja, wir wären damit sicher gescheitert. Hier möchte ich gerne ein Zitat aus der «NZZ am Sonntag» vom 29. Januar beifügen, das mich sehr beeindruckt hat. Es stammt nicht von einem Gewerkschaftsvertreter, sondern vom Präsident des schweizerischen Arbeitgeberverbandes, von Peter Hasler: «Wer keine Kompromisse akzeptiert, will auch keine Lösungen.» Obwohl ich dieses Zitat erst nach Abschluss unserer Verhandlungen gelesen habe, war das immer unsere Devise. Bemerkenswert ist weiter, dass Hasler in den Gewerkschaften nicht «stör-

*«Es muss aber auch unter dem GAV-NE weiterhin die Möglichkeit geben, in unserem Beruf Karriere zu machen und sich dabei eine Rente ansparen zu können.»*

rende Lohnkartelle» sieht, sondern «einen zu respektierende Gegner, mit dem man in harten Verhandlungen einen Kompromiss anstrebt, der auch eine Abstimmung übersteht».

**«RS»:** Das ist ja fast eine Aufforderung an die Verbände, sich hinzustellen, eine Wand zu bilden und zu sagen: «So geht es nicht!» Zumal euer Verband nun bewiesen hat, dass dieses Vorgehen tatsächlich wirkt.

**U.E.:** Absolut. Ich wäre deshalb für eine noch engere Zusammenarbeit unter den Verbänden. Dann hätten wir noch mehr Kraft.

**«RS»:** Nicht nur die kapers musste für den neuen GAV Kompromisse eingehen, sondern auch die SWISS hat sich schliesslich bewegt – wenn auch erst

«Für Leute in der Lohnklasse, die wir vertreten, sind Spesen ein sehr wichtiges Element, das man nicht unterschätzen darf.»

nach immer stärker werdendem Druck. Hat sie gemerkt, dass es miteinander besser geht als gegeneinander?

**U.E.:** Schwierig zu sagen, die letzten Treffen mit der SWISS-Spitze lassen mich aber durchaus hoffen. Tatsache ist, dass die Firma nichts erreichte, solange sie diktatorisch auftrat. Erst das Abrücken von dieser Position brachte wieder Bewegung in die verfahrenere Situation. Diktatorisches Gehabe sind wir in der Schweiz ja auch nicht gewohnt. In Zukunft braucht es aber wieder Zeichen

vom Management, dass man bereit ist, uns auch wieder einmal etwas geben zu wollen, sofern es der Firma gut gehen sollte. Von dieser Möglichkeit war bis anhin nie die Rede. Das Management hat bisher nur immer gefordert.

«RS»: In der Medienmitteilung, die ihr mit der Bekanntgabe des Abstimmungsergebnisses veröffentlicht habt, schreibt ihr, dass weitere Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen nicht mehr möglich seien und die Kapers von der SWISS-

Geschäftsleitung eine höhere Wertschätzung für die immer schwerer werdende Arbeit der Kabinenbesetzungen erwarte. Was meint ihr damit?

**U.E.:** Ich habe das Empfinden, dass unsere Mitglieder über ihren eigenen Schatten gesprungen sind. Das Ja zum GAV ist ein Ja, das uns allen weh tut. Es ist zustande gekommen, weil wir unsere Arbeit gerne machen und weil wir wollen, dass sich die SWISS richtig positionieren und hoffentlich auch wieder einmal prosperieren kann. Der Vorstand musste aber im Abstimmungskampf sehr viel Überzeugungsarbeit dafür leisten. Denn bei vielen unserer Mitglieder war das Mass schon vorher voll. Dies zeigt mir, dass jetzt nichts mehr drin liegt und es sich die SWISS sehr gut überlegen muss, sollte sie mit weiteren Forderungen an die «Kabine» treten wollen. ■

## GELESEN

Von Viktor Sturzenegger, CMD A330/340

### Per aspera ad terram

oder

#### Durch Mühsal zum Grounding

Dieser abgewandelte Sinnspruch des Mottos «per aspera ad astra» von Walter Mittelholzers Ad Astra Aero bezeichnet das, was die Stimmung aller ehemaligen Mitarbeitenden der Swissair am 2. Oktober 2001 widerspiegelt.

Mit dem «Buch zum Film» schiebt Herausgeber René Lüchinger seinem Buch «Der Fall der Swissair», dessen Lektüre PC Fueter als Auslöser für die Produktion des Films «Grounding» diente, noch eins obendrauf.

Es ist eine brillante Mischung von Aufdeckung historischer Verbrämung (Mittelholzer war gar kein guter Pilot!) durch «Facts and Figures» und Menschlichem, Emotionalen («sWümrli uf Rotation», «Dide ziet am Storze» bis zur Geschichte vom «allerletzten, je geflogenen Swissair-Direktflug aus Rio!»).

Mit dem Kapitel «Das Ende der Schweizer Zivilluftfahrt» bietet Lüchinger einen fulminanten Einstieg in einen Rückblick auf 70 Jahre Schweizair-Geschichte. Darin erwähnt er zum ersten Mal und nicht als Einziger im Buch, dass der Bund die Swissair 1950 noch mit sta(a)tlichen Mitteln und dem Geschenk zweier Flugzeuge nicht nur unter die lahmen Flügel griff, sondern sogar noch den Ausbau des Langstreckennetzes forcierte!

Interessant zu lesen, vor allem für Direktbetroffene, die Kapitel über Mythos und Auftritt, in denen viel vom Swissair-Geist zu spüren ist. Wie kam Grafiker Rudolf Bircher auf die Idee des Swissair-Pfeilsignets, das während 25 Jahren in aller Welt präsent war? Warum war GGK als Werbefachgruppe mit ihrer Swissair-Werbung so erfolgreich? Diese Fragen finden in Thomas Haemmerlis Kapitel über das Erscheinungsbild der Swissair ihre Antworten.

René Lüchingers darauf folgender Teil der Fakten bringt eine detaillierte Auflistung der Ereignisse bis zum Grounding; die

darin enthaltene Wiedergabe der Geschichtsklitterung von Suter, Ospel, Dosé und Co. ist in ihrem blanken Zynismus einzigartig. «Der Epilog: Wäre die Swissair zu retten gewesen?» ist wohl die frustrierendste Leseerfahrung meines bisherigen Lebens. In seiner Darstellung völliger Aussichtslosigkeit vielleicht vergleichbar mit Nevil Shutes «On the Beach» – aber noch dadurch potenziert, dass in «unserer» Geschichte die Rettung möglich gewesen wäre...

Aufschlussreich sind Brigitta Willmanns Beiträge zum Film. Meinungen der am Film Beteiligten zeigen, dass versucht wurde, den noch lebenden Vorbildern für die Darstellenden gerecht zu werden. Laszlo Kish, der offenbar der Faszination des jovialen Patrons trotz des Versuchs der Bewusstmachung erliegt, kann sich damit trösten, dass er bei weitem nicht der Einzige ist. Schade, dass der grandiose Togni von Ueli Jäggi auf diesen Seiten keine Beachtung findet, er hatte vielleicht die undankbarste Aufgabe aller Akteure im Film.

Haemmerlis (nomen est omen!) Abschluss auf knallroten Seiten ist eine bestechende Analyse der historischen Entwicklung und der ihr zugrunde liegenden Ursachen. Auch wenn er einige Dinge, die schon im Buch erwähnt sind, wiederholt, ist es (um ein in Managerkreisen momentan beliebtes Wort zu gebrauchen) geschlossen und bildet den gebührend sachlichen Abschluss des Buches – Klartext pur.

Am Ende findet sich eine auch von Thomas Haemmerli verfasste Chronologie, die in ihren Details enthüllend wirkt: So findet sich zum Beispiel die Tatsache, dass Berner Bauern (Vorläufer der heutigen SVP) 1943 verwarfen, was den freisinnigen Zürchern heute heftig zu schaffen macht: den Bau eines möglichst zentralen Grossflughafens.

Alles in allem also eine spannende Lektüre zur Vergangenheitsbewältigung.

**René Lüchinger (Hrsg.):**  
**«Swissair – Mythos und Grounding»**  
**2006, Scalo Verlag, Zürich**  
**ISBN 3-03939-040-6**

## Nicht mehr und nicht weniger

Kommentar von Roland Zaugg zum Film «Grounding»

Seit dem skandalösen Grounding der Swissair sind bald viereinhalb Jahre vergangen. In dieser Zeit sollen die Behörden Tausende von Bundesordnern an Material gesammelt haben – ein eindrückliches Zeichen für den riesigen Aufwand, der in dieser Angelegenheit betrieben wird. Je länger sich allerdings die Untersuchung ohne sichtbare Resultate hinzieht, desto mehr beschleichen den kleinen Mann Zweifel, ob unser Rechtssystem dem Fall Swissair gewachsen ist. Die Zeitschrift «Cash» hat dazu am 5. Januar sogar geschrieben: «Ob es überhaupt zu einer Anklage gegen die Verantwortlichen kommen wird, ist immer noch offen.» Diese Gefahr soll nun angeblich gebannt sein, indem überraschend bereits im Frühling Anklage gegen ehemalige Swissair-Exponenten erhoben werden soll. Trotzdem ist ein schneller Abschluss des Falls kaum wahrscheinlich.

Inwiefern der Film «Grounding – Die letzten Tage der Swissair» zur unerwarteten Beschleunigung des Verfahrens beigetragen hat, ist nicht klar. Klar ist dagegen die Aussage des Films: Das Grounding der Swissair wäre zu verhindern gewesen, wenn es nicht unerbittliche Kräfte gegeben hätte, die dieses Ende provoziert und schulterzuckend akzeptiert haben. Denn für UBS und Co. schien es schliesslich am einfachsten, die mit Schulden beladene Swissair sang- und klanglos untergehen zu lassen und eine komplett neue, interkontinentale Fluggesellschaft aufzubauen – eine Haltung, die kaum von grosser gesellschaftspolitischer Verantwortung zeugte.

Der ehemalige Swissair-Pilot Moritz Suter wurde nie müde zu behaupten, seine einstige Arbeitgeberin im Grunde genommen immer geliebt zu haben. Die Filmemacher sind auf diese Schalmeyenklänge nicht hereingefallen und rufen einem breiten Publikum in Erinnerung, dass es Suter war, der bereits 1993, nach dem EWR-Nein der Schweiz, das Projekt «Alcazar» von Swissair, KLM, SAS und AUA «erfolgreich» hintertrieben hatte – aus Angst, seine Crossair könnte in diesem Airline-Verbund keine Rolle mehr spielen. Und dass es derselbe Suter war, der dafür sorgte, dass die Crossair als erste Fluggesellschaft die Tickets der Swissair nach deren Grounding nicht mehr akzeptierte. Die entsprechenden Film-szenen sind zwar nur zwei kleine Details am Rande. Gerade sie zeigen aber deutlich, dass Moritz Suters Liebesschwüre an die Swissair immer berechnende Heuchelei waren.

Der Film «Grounding» zeigt die Geschichte der letzten Swissair-Tage so, wie sie aufmerksame Ex-Swissair-Mitarbeiter in Erinnerung haben. Nicht weniger, aber auch nicht mehr. Denn auch er lässt die Frage offen, warum der Bundesrat unmittelbar nach dem Grounding Mario Corti noch den Auftrag gab, mögliche Alternativen zum «Phoenix»-Konzept

auszuarbeiten, diese aber bereits zwei Tage später, am 5. Oktober, nicht einmal mehr anschauen wollte. Trotzdem ist der äusserst spannend gemachte Film Balsam für alle Swissair-Seelen und tröstet diese über die langsame Schweizer Justiz hinweg, über welche die «NZZ am Sonntag» am 22. Januar schrieb: «Diese [die langsame Justiz] wird gegen das Urteil, das jetzt auf der Leinwand gefällt wird, nur noch schwer ankommen.» Es sollte niemanden erstaunen, dass das die ehemaligen Swissair-Mitarbeiter wenig stört.

Mario Corti hat sich redlich bemüht und mit enormem Einsatz versucht, die SAirGroup wieder auf Vordermann zu bringen – gegen Kräfte, die daran kein Interesse mehr hatten. Dabei sind ihm auch Fehler unterlaufen. Einer, der sich für die SWISS als folgenreich erweisen sollte, war das bedenkenlose Vertrauen, das er André Dosé während der dramatischen Zuspitzung der Swissair-Krise geschenkt hat. Denn dieses Vertrauen hat dem Crossair-Mann den Aufstieg in der Swissair-Gruppe ermöglicht und ihn und seine Gefolgsleute letztlich an die Spitze der SWISS gebracht – jener Nachfolgesellschaft, die so lange unter allen möglichen, selbst verursachten Problemen leiden sollte: Ungenügendes Revenue-Management, falsche Flottenstrategie, viel zu langes Festhalten am Regional-Hub Basel und so weiter und so fort. Gerade im Zusammenhang mit der Flottenstrategie ist es interessant, dass man seit kurzem in den Medien lesen kann, die SWISS habe mit dem Einsatz von grösseren Flugzeugen wichtigen Spielraum im innereuropäischen Wettbewerb gewonnen. Unter Dosé tönte das noch ganz anders. Und dass die SWISS heute eifrig zusätzliche Langstreckenflugzeuge sucht, verrät ebenfalls eine deutliche Abkehr von den Überzeugungen der Dosé-Ära.

Selbstverständlich sind für den Anfang des Swissair-Endes weder Moritz Suter noch die UBS verantwortlich. Dass sich die SAirGroup schon vor dem 2. Oktober 2001 in starker Schiefelage befand, war selbst verschuldet – sofern man bereit ist, die allgegenwärtigen Consultants nur als unverbindliche Berater zu betrachten. Am Anfang des Endes standen vermutlich die Entscheide für eine Beteiligung an der belgischen Sabena und für die «Hunter»-Strategie sowie deren katastrophale Umsetzung durch Goetz, Bruggisser und Co. Dieser erste Teil des Dramas spielt im Film «Grounding» keine grosse Rolle, dürfte indes in strafrechtlicher Hinsicht der interessanteren sein.

Seit über vier Jahren untersucht die Zürcher Staatsanwaltschaft den Zusammenbruch der Swissair. In dieser Zeit ist darüber wenig Substanzielles an die Öffentlichkeit gelangt. Eine ähnliche Zurückhaltung hätte man eigentlich auch vom Sachwalter erwartet. Im Gegensatz zum wortkargen Staatsanwalt hat sich der Swissair-Liquidator Karl Wüthrich jedoch immer wieder öffentlich über die Schuldfrage geäussert – teilweise mit interessanten, manchmal allerdings auch mit irritierenden Aussagen.



Check out our new Website: [www.wings-lounge.ch](http://www.wings-lounge.ch)

# Ausbildung in Aviatik-Wissenschaften kann beginnen

Die «Rundschau» titelte in einer früheren Ausgabe noch: «Die Zürcher Hochschule Winterthur will abheben». In der Zwischenzeit ist der dreijährige Studiengang zum Diplom «Bachelor of Science ZFH in Aviatik» entstanden. Der erste Studiengang beginnt im Oktober.

Text: Jürg Ledermann, F/O A330/340

Rückblende: Ende 2003 veröffentlichte das niederländische Nationaal Luchten Ruimtevaartlaboratorium (NLR) den Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz. In Artikel 3.6 «Luftfahrtausbildung» wird ausdrücklich gefordert, den Aufbau eines aviatischen Lehrgangs an einer Fachhochschule zu prüfen. Die Zürcher Hochschule Winterthur (ZHW) als Teilschule der Zürcher Fachhochschule (ZFH) reagierte schnell und begann mit den Vorarbeiten für ein Studium, welches das System Luftfahrt als Teil des Gesamtsystems Transport zum Inhalt hat. Die «Rundschau» hat mit Professor Martin Künzli, Leiter des Departements Technik,

Informatik und Naturwissenschaften, gesprochen und in der Ausgabe 5/2004 über die Entstehung dieses Lehrgangs berichtet.

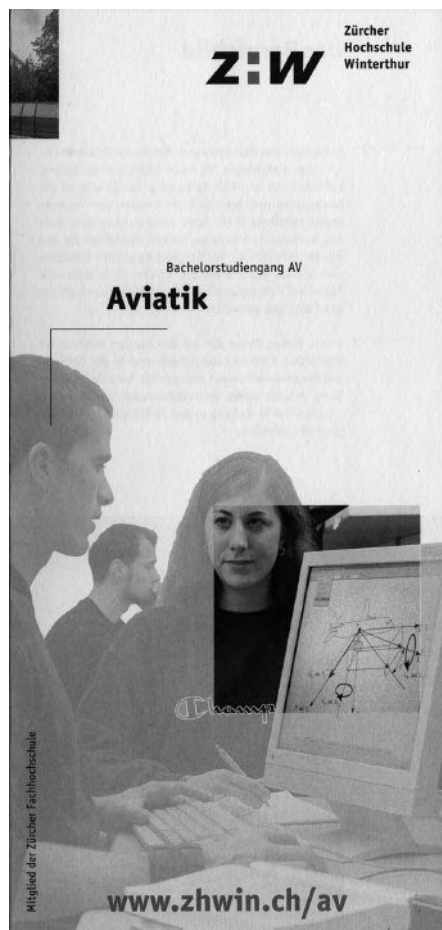
## Fachkompetenz in Aviatik

Das Studium hat zum Ziel, kompetente Fach- und Führungskräfte auszubilden, die ihr Wissen in den verschiedensten Bereichen der Luftfahrt gewinnbringend einsetzen können. Die Abgänger sollen nicht Experten eines Spezialgebiets sein, sondern sich explizit durch fachübergreifendes Denken, Team- und Kommunikationsfähigkeit sowie selbstständiges und verantwortungsbewusstes Handeln im Spannungsfeld Mensch/Technik/Umwelt auszeichnen. Dabei soll ihnen nicht nur die

fachliche Kompetenz helfen. Weitere Grundlagen sind die Ausbildung in Methodik beim Erkennen und Analysieren von Problemen sowie eine vertiefte Sozialkompetenz. Das zukünftige Betätigungsfeld reicht von Aufgaben in Luftfahrtbehörden, Flugsicherungsunternehmen und Airlines bis zu Funktionen auf Flugplätzen, bei Herstellern von Flugzeugkomponenten und Zulieferern.

## Modularer Aufbau

Roland Steiner, Captain Airbus A320, hat sich als Projektleiter dem Aufbau dieses sechssemestrigen Studiums gewidmet. Dazu ist er bei seiner Arbeitgeberin SWISS in ein dreijähriges, ruhendes Arbeitsverhältnis (RAV) getreten. Bei seiner Tätigkeit wird Steiner in einem Beirat von Experten aus verschiedenen Sparten der Luftfahrt und einem Projektteam unterstützt. Im ersten Studienjahr wird das mathematisch-naturwissenschaftliche Grundwissen vermittelt. Die Schüler erhalten auch bereits eine Einführung in die Aviatik und belegen Fächer wie Luftrecht und Organisationen des Luftverkehrs. Am Ende des zweiten Semesters regelt eine Prüfung den Übertritt in das eigentliche Fachstudium. Flugoperation, Air Traffic Management, Betrieb und Sicherheit von IT-Anlagen, Regelungs-



Der Prospekt der ZHW steht im Internet als PDF zum Download zur Verfügung.

## Facts and Figures von A bis Z

### Abschluss:

«Bachelor of Science ZFH in Aviatik» (ZFH: Zürcher Fachhochschule)

**Anzahl Teilnehmer:** Pro Jahrgang werden zwei Klassen à 30 Teilnehmer angestrebt.

**Aufbau:** Modular nach Bologna.

### Aufnahmebedingungen:

Prüfungsfrei für Inhaber einer technischen oder kaufmännischen Berufsmaturität oder für gymnasiale Maturanden mit einer einjährigen Berufspraxis.

### Austauschsemester:

International (z.B. FH Aachen, FH Joanneum Graz, Hochschule Bremen).

**Dauer:** 6 Semester/3 Jahre.

**Informationen:** [www.zhwin.ch/av](http://www.zhwin.ch/av)

**Kosten:** Pro Semester 500 Franken.

**Schwerpunkte:** Technics & Engineering, Operation & Management.

### Termine:

Beginn des ersten Semesters am 23.10.2006. Einschreibefrist 6 Monate vor Beginn des Studiums.

**Unterrichtssprache:** Deutsch, zum Teil Englisch.

### Zeitaufwand:

Es ist ein Vollzeitstudium mit hoher Präsenzzeit. Pro Jahr wird mit einem Aufwand von 1800 Stunden gerechnet (200 Tage à 9 Stunden). Roland Steiner kann sich vorstellen, zukünftig einen Kurs anzubieten, den man berufs- begleitend absolvieren kann. Piloten-Absolventen einer zukünftigen Höheren Fachschule werden Leistungen zugunsten des Bachelor-Studiengangs angerechnet.

**Zielgruppe:** Leute mit Interesse im Bereich Transportwesen (im speziellen Aviatik) und am Verstehen der Luftfahrt als Gesamtsystem.

technik und Aerodynamik, aber auch Human Performance and Limitations und interkulturelle Kommunikation sind thematische Module, mit denen sich die Studenten im zweiten Jahr befassen. Anschliessend können sie sich fachspezifisch vertiefen. Im Schwerpunkt «Technics and Engineering» werden unter anderem Inhalte über Unterhalt and Reparatur, Flughafensysteme, Flugsicherungstechnik und technischen Einkauf angeboten. Bei der Wahl von «Operations and Management» fokussiert sich der Schüler auf Flugoperation, Air Traffic Management, Safety and Risk Management, Flughafenprozesse und Air Transport Economics. Die Bachelor-Arbeit bildet den Abschluss des Studiums.

### Aviatic-Ausbildung an der ZHW und in der Schweiz

Diese Ausbildung bietet sich an der ZHW geradezu an. Es wird nicht nur technisch orientierter Stoff, sondern auch Wissen aus anderen Departementen der ZHW vermittelt. So werden nebst Lehrkräften aus den Ingenieurs-Fachbereichen auch Dozenten aus den Gebieten Architektur und Bauingenieurwesen, Linguistik und Kultur, Wirtschaft und Management und Gesundheit ständige Beglei-

## Happy birthday – 90 Jahre Werner Tschannen

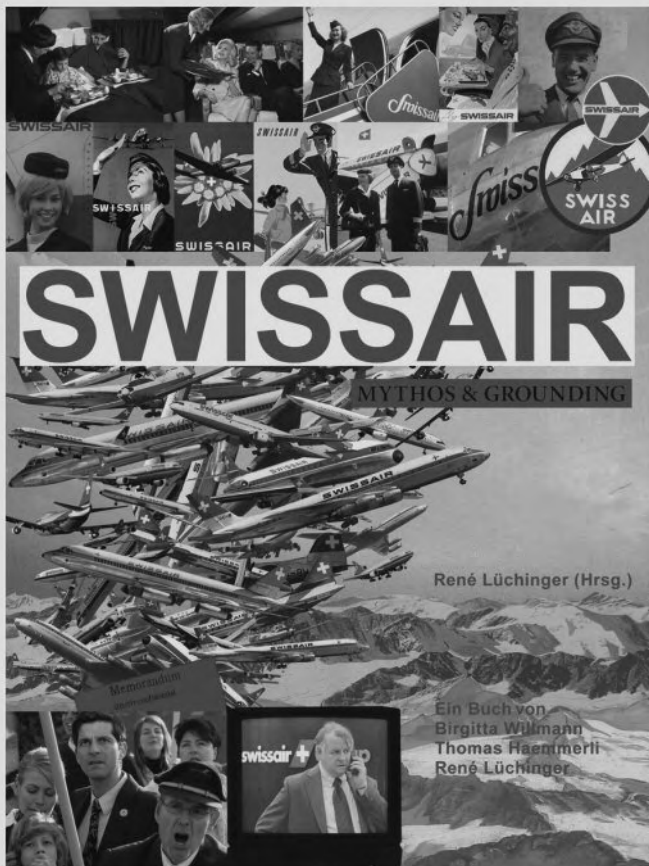


In der «Rundschau 1/2006» stellte Viktor Sturzenegger das Buch «Ein Bordfunker erzählt» von Werner Tschannen vor. Tschannen durchlebte bei der Swissair eine beispiellose Karriere: Während des Krieges Funker auf DC-2 und DC-3, später Bordfunker und Navigator auf der Convair 240, allen Douglas-Typen und schliesslich auch auf der CV-990 «Coronado» und der DC-8.

Werner Tschannen feierte am 24. Februar 2006 seinen 90. Geburtstag – die «Rundschau»-Redaktion gratuliert dem rüstigen Jubilar ganz herzlich!

ter der Studenten sein. Steiner konnte bei seiner Arbeit auf den reichen Fundus an bereits vorhandenen Lehrinhalten der ZHW zurückgreifen. Sollte der Wissensdurst nach Abschluss des Bachelor-Lehrgangs noch nicht gestillt sein, steht jedem Absolventen der Übertritt in ein Masterstudium an einer Fachhochschule im In- und Ausland sowie an einer Schweizer Universität oder ETH offen. Im Bereich des Bildungswesens auf Tertiärstufe liegt die ZHW als Fachhochschule (FH) in der Mitte zwischen den Höheren Fachschulen

(HF, ehemals Technikerschule) und den Universitäten und ETH. Die HSG beabsichtigt zum Beispiel, einen weiterführenden «Master of Arts» mit Vertiefung in Aviation Management anzubieten. Auf Stufe HF werden derzeit Lehrpläne für die Berufe Pilot, Flugverkehrsleiter und Flugzeugmechaniker ausgearbeitet – dazu mehr in der nächsten Ausgabe. Es tut sich also einiges in der Bildungslandschaft, und so könnte es kommen, dass wir Piloten in Zukunft auch einen «anständigen» Beruf ausüben dürfen. ■



### SWISSAIR - Mythos & Grounding

René Lüchinger (Hrsg.)

Mit Texten von Birgitta Willmann, Thomas Haemmerli und René Lüchinger

Die Pioniere und Gründer, der Aufstieg zum Schweizer Nationalstolz, die herausragende Werbung, der Glanz der besten Zeiten –, aber auch die letzten Wochen und Tage bis zum Grounding erstmals in aller Härte und Ausführlichkeit beschrieben; dies präsentiert das Buch *Swissair – Mythos & Grounding*, herausgegeben von Bilanz-Chefredaktor René Lüchinger.

*Swissair – Mythos & Grounding*

Wer mitreden will, muss dieses Buch gelesen haben.

René Lüchinger (Hrsg.)

**Swissair - Mythos & Grounding**

Scalo Verlag, Zürich

Gebunden, zahlreiche Abbildungen

304 Seiten

#### SPEZIALANGEBOT FÜR AEROPERS-MITGLIEDER

Fr. 35.00 anstatt Fr. 49.80, zzgl. Versandkosten

Bestellungen mit Angabe der Versandadresse über:

[aeropers@scalo.com](mailto:aeropers@scalo.com)

**SCALO**



## GASTKOMMENTAR

## Im Elchtest

Von Urs von Schroeder \*)

*In den GAV-Verhandlungen zwischen der Swiss und ihren Personalverbänden herrschten in den letzten Monaten klirrende Temperaturen. Die Vorgaben dafür lagen knallhart auf dem Tisch. Im Kampf, endlich dem Würgegriff der roten Zahlen zu entrinnen, blieb dem Management wenig Spielraum für Konzessionen. Auffallend ist aber der spürbar rüder gewordene Umgang mit den Sozialpartnern. Dass sich auch deren Positionen verhärteten, kam deshalb nicht von ungefähr.*

*In den letzten Jahren, als unnötig Milliarden verbrannt wurden, erhoben vor allem die AEROPERS und die kapers mit ihrem unbestrittenen Know-how immer wieder den Mahnfinger und brachten gut fundierte Vorschläge ein. Sie blieben allesamt ungehört. Die Zeche für die vielen Irrläufe – und dafür trägt notabene nicht das heutige Management die Schuld – hat einmal mehr das Personal zu berappen. Dass die Stimmung im Keller ist und die Galle bei den Verbänden überquillt, kann kaum überraschen. Man überlege sich einmal: Die Mitarbeiter, die schon bei der Swissair dabei waren, mussten seit nunmehr 15 Jahren ununterbrochen Entlassungen, Lohnreduktionen oder Nullrunden verkraften, den Abbau von Fringe Benefits hinnehmen und ihre Rentenerwartungen beträchtlich nach unten schrauben – wohlgermerkt bei fortschreitender Teuerung. Da rührt es einen zu Tränen, wenn Staatsangestellte über einen nicht vollen Teuerungsausgleich lamentieren!*

*Muss es erst wieder zu einem Eklat in Form von Arbeitskämpfen kommen, bis die Einsicht zurückkehrt, dass nur ein zivilisierter Umgang zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern die Stabilität zu sichern vermag? Das hatten wir doch schon mal!*

\*) Urs von Schroeder ist freier Publizist, Buchautor und Redaktor der immer noch existierenden «Swissair News». «Im Elchtest» erschien als Editorial in Ausgabe 1/2006.

## Denkmal Swissair

Mein Spendenaufruf in der «Rundschau» 2/05 zugunsten der «Swissair-Erinnerungen» im Verkehrshaus, hat ein ganz erfreuliches Echo gefunden, das sogar in Singapur wiederhallte. Total 7995 Franken wurden – hauptsächlich von Passivmitgliedern – überwiesen. Ein ähnlicher Aufruf in der «Oldies NEWS» und der «swissair news» (Pensioniertenvereinigung) ergab weitere 16225 Franken.

Bevor die verschiedenen Swissair-Filme an der Auktion im Terminal B versteigert wurden, konnte ich zusammen mit Henry Wydler von der Verkehrshaus-Direktion alle visionieren, und mit Bewilligung des Nachlassverwalters durften wir 15 davon auf DVD kopieren. Die Kosten dafür, 6500 Franken, wurden bereits von Spenden bezahlt. Mit Ausschnitten dieser Filme werden wir einen ca. 20-minütigen Film schneiden, der in der Halle Luftfahrt endlos laufen wird und die Menschen der Swissair zeigt. Flight Attendants und Cockpit-Crews spielen dabei wichtige Rollen.

Übrigens haben bei der Auktion im Terminal B einige Swissair-Fans nach unserer Wunschliste viel historisches Archivmaterial, vor allem Flugzeugbordbücher, ersteinigt und dem Verkehrshaus geschenkt.

So ging bei dieser umstrittenen Auktion doch nicht alles verloren und bleibt dem Verkehrshaus und damit der Öffentlichkeit erhalten.

Freundliche Grüsse, Richi Schilliger

## Wenig Klarsicht

Am 3. Januar 2006 publizierte der «Weltwoche»-Redaktor Lukas Hässig in seinem laut Untertitel für Klarsicht sorgenden Weblog «Homo oeconomicus» ([www.weltwoche.ch/weblogs](http://www.weltwoche.ch/weblogs)) den Beitrag «Swiss-Pilotenpräsident: «Totale Entrechtung»». Thema dieses Blog-Eintrags war das «Liebe Mitglieder» unseres Verbandspräsidenten Christoph Flügel in der «Rundschau»-Ausgabe vom vergangenen Dezember.

Zitat Hässig: «Bis jetzt ist die Rechnung der AEROPERS immer aufgegangen. Selbst nach dem Swissair Grounding mussten die im AEROPERS-Verband organisierten Piloten dank ihrer straffen Führung und den harten Forderungen am wenigsten Federn lassen. Lediglich auf einen Drittel ihres nicht mehr marktgerechten Lohns mussten sie verzichten.»

Einigermassen erstaunt über diese Textpassage, intervenierte die «Rundschau»-Redaktion beim Autor und wies ihn darauf hin, dass die in der AEROPERS organisierten Ex-Swissair-Piloten nach dem Grounding nicht am wenigsten Federn lassen mussten, sondern im Gegenteil am meisten. Die Antwort-Mail von Hässig kam postwendend:

«Sie mussten auf 35 Prozent Ihres Lohnes verzichten, dafür erhielten Sie als Gegenleistung einen neuen GAV. Ich finde das angesichts des Ausmasses der Krise im Winter/Frühling 2001/02 keinen schlechten Deal für Sie.»

In der Tat haben die ehemaligen Swissair-Piloten in der Krise nach dem Grounding auf einen Drittel des früheren Gesamtaufwandes verzichtet. Dies zeigt, dass sie die Lage damals ähnlich beurteilten wie der «Weltwoche»-Redaktor heute in seiner Antwort an die «Rundschau»: Es wären effektiv noch schlechtere Deals möglich gewesen. Allerdings sollte man dabei nicht übersehen, dass die Krise von 2001/02 nicht nur die Ex-Swissair-Piloten betraf, sondern die gesamte SAirGroup – inklusive Crossair. Wieso Hässig seine an sich richtige Einschätzung aber derart verdreht im oben zitierten Blog-Ausschnitt wiedergegeben hat, ist nicht nachvollziehbar und zeugt eher von schlechtem Stil als von aufrichtigem Bemühen um Klarsicht.

# On the air

Text: Zbigniew Bankowski, F/O A330/340

## LOCAL NEWS

► **Flybaboo** fliegt seit Dezember 2006 mit Dash 8 von Genf nach Zürich. Der Flugplan sieht werktäglich je eine Tagesrandverbindung vor, am Samstag und Sonntag wird nur ein Kurs geflogen. Flybaboo zielt auf einen Marktanteil von 15 bis 20 Prozent, wobei man sich auf Punkt-Punkt-Verbindungen konzentrieren will. Man ist aber auch mit Langstrecken-Airlines im Gespräch, um die Flüge als Zubringer (Codeshare) positionieren zu können. Bereits in Planung ist eine Erhöhung der Frequenz im Frühling. Flybaboo wollte noch Ende 2005 zwei grössere Bombardier Dash 8-400 von Chang An Airlines aus China übernehmen, aber jetzt sucht sie nur noch eine kleinere Dash 8-300. Ab Sommer 2006 sollen damit Palma, Olbia und Korsika angefliegen werden.

► Im Verlaufe des Jahres 2006 wird die Piste 16/34 in **Basel** saniert. Die ersten 2370 Meter wurden zwischen 1951 und 1953 gebaut. In den Jahren 1977 bis 1981 erfolgte eine Verlängerung um 1530 Meter auf die heutigen 3900 Meter. Bereits 1991 wurde der ältere Teil der Piste saniert, nun folgt zwischen dem 15. Mai und dem 1. August der neuere Teil. Alle Arbeiten erfolgen jeweils während der Nacht von 23.15 Uhr bis 6.15 Uhr. Zuerst werden der Aufsetzbereich der Piste 16, anschliessend der Mittelbereich ab der Verlängerungsschwelle in Stand gesetzt. Während der ersten Phase stehen dem Flugbetrieb 3000 Meter, in der zweiten nur 2370 Meter zur Verfügung.

► Wo sind heute die **Ex-Swissair- und Balair-A310?**

HB-IPA Fedex as N446FE  
HB-IPB Fedex as N447FE  
HB-IPC Fedex as N449FE  
HB-IPD Fedex as N448FE  
HB-IPE Fedex as N450FE  
HB-IPF Kazakhstan as UN-A3101 (stored)  
HB-IPG broken up in Toulouse as F-WQTB  
HB-IPH stored in Mojave as N409AN  
HB-IPJ MAP (Austria) as OE-LMP  
HB-IPK Kokshetau (Kazakhstan) UN-A3102  
HB-IPL Aerolineas Argentinas as LV-AIV  
HB-IPM Air Plus Comet (Spain) as EC-IPT  
HB-IPN CSA (Czech Republic) as OK-YAC



**HB-IPL fliegt jetzt in Argentinien.**

► **Air Engiadina** lebt wieder auf. Mit der 1987 gegründeten Air Engiadina, aus der später die Swisswings hervorging, hat die neue Gesellschaft aber keine Gemeinsamkeiten. Nur die Rechte am Namen «Air Engiadina» wurden aus der Konkursmasse erworben. Charter- und Taxiflüge sowie die Vermietung von Flugzeugen stehen im Vordergrund. Zwei Flugzeuge tragen schon die Air-Engiadina-Aufschrift: eine Partenavia PN-68 sowie eine PC-12.

► Die in Zürich ansässige **Comlux AG**, die auf exklusive VIP-Transporte spezialisiert ist, wird Erstkunde des neuen Airbus

## WORLD NEWS

► **Embraer's 170, 175 and 190** regional jets have received a common type rating from regulators in Brazil, Canada, the European Union and the USA. Embraer 195 is being evaluated for inclusion in the common type rating. This will reduce significantly pilot training and crew qualification costs.

► **India** has again raised the retirement age for commercial airline pilots as the country continues to be affected by a severe shortage of aircrew. The shift by



**Comlux wird bald mit diesem A319 Corporate Jet operieren.**

A318 Elite. Der Hersteller bietet den auf der kleinsten Airbus-Variante basierenden Jet mit einer Reichweite von 7200 km in Zusammenarbeit mit Lufthansa Technik an, die für die Innenausstattung verantwortlich zeichnet. Gleichzeitig hat Comlux eine A319-115 (CJ) mit Lieferung Anfang 2006 bestellt. Die Maschine wurde Ende November 2005 von Hamburg nach Dallas überflogen, wo der Innenausbau bei Associated Air Center erfolgen wird. Homebase sei zwar Zürich, doch werde das Flugzeug meist unterwegs sein und vor allem ab Paris und London operieren.

the civil aviation ministry is to 65 years from 61. This time a clause in the new rule notification says that pilots who are aged between 60 and 65 must fly with a co-pilot who is under the age of 60. In addition, new carriers in the booming low-cost sector have been hiring personnel from established airlines. To avoid this effect, the government has implemented a rule requiring pilots to give six months' notice before joining another airline.

► **Air France** va retarder la mise en service de ses Airbus A380 d'une année. Elle aurait dû prendre initialement livraison de

son premier A380 en avril 2007, mais le constructeur l'a informé d'un retard de six mois. Ne voulant pas mettre en service ce gros-porteur pendant la basse saison, Air France a demandé un report jusqu'au printemps 2008.

► A British pilot, who works for an American regional airline, is suing the **Transportation Security Administration (TSA)** and the Department of Homeland Security to find out why they deem him a «threat to aviation or national security». He says the agencies have refused (on security grounds, of course) to tell him why he shouldn't be allowed to fly larger and more complex aircraft than those he's been flying for Cape Air, a regional airline that flies mostly to Massachusetts destinations. He insists it's all a mistake but says security officials won't tell him what triggered his «threat» status so he can sort out. They did, however, give him a copy of his US Customs profile, which describes the Belfast-born Gray as «Hispanic»...

► Un **Airbus A380** en quelques chiffres qui laissent songeur... ou font rêver : 3 millions de pièces détachées acheminées depuis les quatre coins de l'Europe; 550 mètres carrés de surface (300 pour le pont inférieur et 250 pour le pont supérieur); les ailes supportent un débattement de 5,50 m; le train principal est constitué de 20 roues réparties sur des jambes à 6 roues qui pèsent 4 tonnes et des jambes à 4 roues qui pèsent 2,3 tonnes. La rentabilité du projet devrait être atteinte au 270ème avion livré.

► Airbus Industries gab Ende 2005 den endgültigen Startschuss für den Bau des **Airbus A350**, der 2010 in den Liniendienst gehen soll. Wie bereits seit länge-

rem angekündigt, gibt es die Standardversion A350-800 für 253 Passagiere in Drei-Klassen-Auslegung mit einer Reichweite von 16300 km sowie die verlängerte A350-900 für typischerweise 300 Fluggäste bei einer Reichweite von 13900 km. Besonderheiten gegenüber dem äusserlich sehr ähnlich aussehenden A330 sind die neuen Triebwerke GEnx1A von General Electric oder Trent 1711 von Rolls-Royce, eine Tragfläche aus Kompositwerkstoffen sowie ein Rumpf aus einer Aluminium-Lithium-Legierungen. Zum Zeitpunkt des Programmstarts sprach Airbus von 140 Commitments durch neun Kunden: Qatar Airways (60), US Airways (20), Air Europa (10), TAM Brasil (8), Kingfisher (5) und anderen.

► **Airbus** has already restyled major parts of the A350. The most significant alterations include the aircraft's wing, winglets, nose shape, belly fairing, horizontal tail and interior systems. And in the case of the longer A350-900 version, the vertical tail was shortened to save weight. The result is that projected cruise speed has inched up to Mach 0.83 from Mach 0.82, and that other customer demands that were voiced in recent months could be accommodated. For example, the nose area is changing to increase the size of the flight crew rest facility below the cockpit.

► Un passager déséquilibré embarquant à bord d'un vol American Airlines à l'aéroport de Miami a été abattu par quatre balles par un «**Federal Air Marshal**», ces agents de sécurité voyageant à bord des avions des compagnies américaines. Le passager aurait prétendu avoir une bombe sur lui, puis est sorti de l'avion suivi des agents de sécurité. Ceux-ci lui demandè-

rent de s'arrêter, puis de se mettre ventre à terre. Le prétendu terroriste mit un peu trop de temps à réagir et un des policiers fit feu. Selon les autorités américaines, il ne s'agirait nullement d'une bavure. La police de Miami a néanmoins ouvert une enquête...

## CRASH NEWS

► The latest Nigerian accident occurred on 10 December when a **Sosoliso Airlines** McDonell Douglas DC9-30 (a 35 years old plane) crashed on landing in stormy weather at Port Harcourt airport, killing 108 of the 109 people on board. The passengers included 76 students (aged between 12 and 16) who were returning home for the Christmas break. Civil aviation officials said the aircraft missed the runway, but witnesses said they saw it land on the runway and then break into pieces. On the inbound flight to Abuja, a very abnormal sound could be heard in the cabin and passengers had to cover ears with their hands until they got to Abuja. This prompted questions as to why the pilots and flight engineers continued to fly the plane knowing that it was in unsafe conditions. Nigeria sees itself as a dumping ground for aircraft that have been discarded in other parts of the world and the government is being urged to introduce a maximum age limit for planes flying in the Nigerian airspace.

► Few weeks earlier, a **Bellview Airlines** B737-200 (a 24 years old plane) was destroyed when it crashed in mysterious circumstances approximately five minutes after departure from Lagos, killing all of the 117 people on board. According to eyewitness reports, the plane caught fire mid-air before crashing into a forest. But it took more than 15 hours to locate the crash site of the aircraft. In order to improve the existing system of search and rescue, the Nigerian Federal Government is holding talk with a Ukrainian helicopters company with a view to creating a special emergency response unit with Mil Mi8MTV-1 helicopters which would be stationed at major Nigerian airports. According to IATA reports, the risk to people to flying African airlines is 17 times higher than on North American carriers for example.

► Dans le crash du B737 de **Flash Airlines** en janvier 2004, l'élément humain et la composition de l'équipage dans le cockpit furent des facteurs prépondérants. Le commandant de bord, un général



Ein Airbus A350-800.

de l'armée égyptienne à la retraite et héros de la guerre du Kippour, n'avait volé lors de sa carrière que sur des chasseurs MIG 21 et des avions quadri-turbopropulseurs militaires Lockheed Hercules. Il avait été engagé chez Flash Airlines directement comme commandant de bord moins d'une année avant le crash. Le jeune copilote n'avait que 788 heures de vol, dont 546 sur avion léger Cessna. C'est chez Flash Airlines qu'il avait effectué les 242 heures sur Boeing 737, ceci au cours des 18 mois précédents l'accident, soit une moyenne de 13 heures de vol par mois! Le jour de l'accident, l'avion commence à basculer vers la droite juste après le décollage. Le commandant de bord, ne réagissant pas aux indications des horizons artificiels, s'obstine maintes fois à réclamer le branchement du pilote automatique. Celui-ci se déconnecte aussitôt compte tenu de la position de l'avion, l'inclinaison ayant atteint jusqu'à 111 degrés (les ailes avaient donc dépassées la verticale). Le copilote, relativement inexpérimenté, ne voulant pas et ne sachant pas s'imposer, tente plusieurs fois de rendre attentif le commandant sur le roulis, l'inclinaison et la vitesse de l'avion qui commence à piquer, en basculant sur la droite, avec une vitesse de plus de 400 nœuds. Un problème technique aurait cependant pu jouer un rôle. Un doute subsiste encore sur le bon fonctionnement des bords de bord d'attaque de l'aile droite. Seraient-ils à moitié sortis, diminuant la portance du côté droit et causant le virage fatal? Mais même dans ce cas, en réagissant en conséquence, l'équipage aurait pu et aurait dû maîtriser l'anomalie et éviter ce crash.

## SHORT NEWS

**Austrian Airlines** bestellte eine vierte B777-200ER als Ersatz für die beiden an Frankreich zum Einsatz bei der Luftwaffe verkauften A340-200.

**Delta Airlines** muss ihre Mainline-Flotte von 550 Flugzeugen um etwa 80 Maschinen reduzieren.

**China** hat 70 B737-700/800 bestellt. Die Flugzeuge sind für Air China, China Southern, China Eastern, Shanghai Airlines, Xiamen Airlines, Shandong Airlines, Hainan Airlines und Shenzhen Airlines vorgesehen.

**Qantas** hat 65 Boeing 787 bestellt (plus weitere 50 Optionen). Die Lieferungen sind ab 2008 vorgesehen.

**TAP Air Portugal** bestellte sieben A330-200. Bereits ab 2006 wird TAP drei Ex-Swissair-A330-200 mieten.

**Nippon Cargo** ist der zweite B747-8F Kunde und bestellte acht Flugzeuge plus sechs Optionen.

**Air Méditerranée** mietet eine weitere Ex-Swissair-A321.

**Freshline** ist eine Unternehmung, die

sich als erste «low cost Cargo Airline» bezeichnet und den Betrieb mit A300- und A310-Frachtern aufnehmen möchte. Man plant, für Supermarktketten verderbliche Lebensmittel nach Deutschland zu importieren. ■



Eine Fotomontage eines A310 mit Freshline-Bemalung.

# Zeitreise

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

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

## Von Januar bis März ...

### ...vor 70 Jahren

Die Airlines American, Pan American, Eastern, United und TWA vereinbarten am 23. März 1936, dem Flugzeughersteller



**Douglas DC-4.**

Douglas 500 000 US-Dollar zu überlassen. Dieses Geld war dazu bestimmt, einen «Super Airliner» zu entwickeln, welcher mit der doppelten Anzahl Passagiere doppelt so weit fliegen sollte wie alle bisher existierenden Maschinen. Gemäss internen Studien wurde ein Flugzeug mit vier Motoren und einer Reichweite von 3200 Kilometern erwartet. Verlangt wurde weiterhin eine Druckkabine mit Klimatisierung, um Schlechtwetterzonen überfliegen zu können. Dazu wurden eine Ser-

vosteuierung und ein Bugfahrwerk anstelle eines Heckrads vorgeschrieben. Das Flugzeug musste mindestens 42 Passagieren Platz bieten. Es entstand die uns bekannte DC-4.

### ...vor 60 Jahren

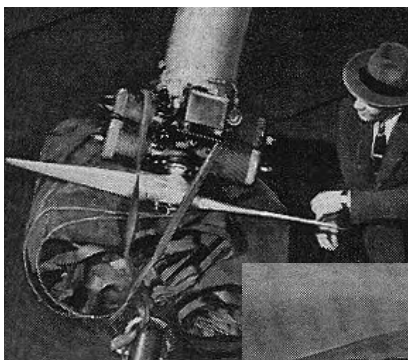
BOAC (British Overseas Airways Corporation) nahm ihren Flugbootservice nach Singapore am 31. Januar 1946 wieder auf. Auf dieser Strecke setzte BOAC ein Flugzeug des Typs Short Sunderland ein. Der Flug führte von Poole (GB) via Bicarosse (F), Augusta (Sizilien), Kairo, Habbaniya (Irak), Bahrein, Karachi, Calcutta und Rangoon nach Singapore. Über die Dauer des Fluges und die Einsätze des Flugpersonals ist leider nichts mehr bekannt...



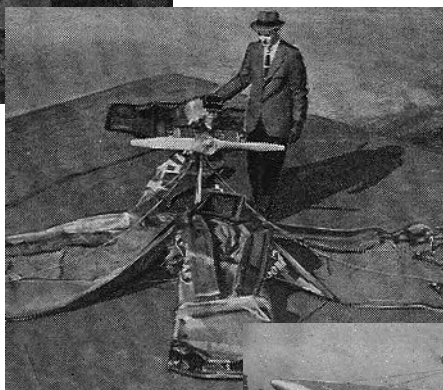
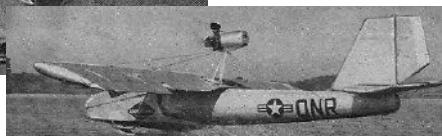
**Shorts Sunderland.**

**...vor 50 Jahren**

Am 7. März 1956 gelang in Cardington (England) der erste Flug in einem aufblas-

**Vorbereiten...**

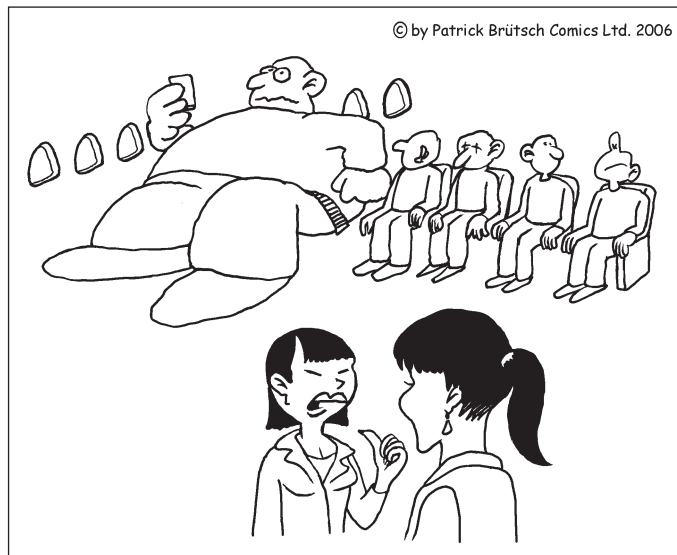
baren Flugzeug. Die gesamte Konstruktion aus gummiertem Stoff wog nur 76 Kilogramm und wurde durch einen 6-PS-Motor mit einem 1,3 Meter langen Propeller angetrieben. Es dauerte 25 Minuten, um das Flugzeug mit einem normalen, aber grossen Haushaltsstaubsauger aufzublasen. Am 26. Februar desselben Jahres gelang einem ähnlichen Flugzeug der Firma Goodyear Aircraft Corporation, hergestellt aus mit Gummi beschichtetem Nylon, der erste Flug. Goodyear verfolgte dieses Projekt noch bis ins Jahr 1972.

**...ausbreiten...****...aufblasen!**

schalreisemarkt tätig. Sir Frederick Alfred Laker, besser bekannt als Sir Freddie Laker, eine schillernde Persönlichkeit und ein typisch britischer Geschäftsmann. Er starb am 9. Februar in Miami.

**...vor 30 Jahren**

Eine Boeing 747SP stellte am 23./24. März 1976 einen Weltrekord für Passagierflugzeuge auf. Der Nonstopflug führte von Washington nach Kapstadt und hatte eine Länge von 16560 Kilometern. Das Modell 747SP ist dem Modell 747-100B ähnlich. Die Rumpflänge wurde aber um 14,35 Meter gekürzt. Es gab 299 Sitzplätze auf dem Hauptdeck und 32 auf dem Oberdeck. Auf schmalen Sitzen



«Er hat nach einem Trinkhalm für sein Diet-Coke gefragt!»

konnten bis zu 440 Passagiere befördert werden. Das Treibstoff-Fassungsvermögen wurde ebenfalls vergrössert.

**...vor 20 Jahren**

Japan Air Lines (JAL) hatte am 6. März 1986 Gewichtsprobleme anderer Art. Der damals schwerste Mann der Welt, ein 399 Kilogramm schwerer Österreicher, war ihr Kunde. Um genügend Platz zu schaffen, mussten in dem von Frankfurt aus startenden Flugzeug 16 Sitze ausgebaut werden.

**...vor 10 Jahren**

Der traditionsreiche Flugzeughersteller Fokker musste am 16. März 1996 seine Zahlungsunfähigkeit erklären. Somit endeten 77 Jahre erfolgreiches Schaffen einer Firma, welche 1919 durch Anthony Fokker gegründet worden war. Die Swissair setzte die Fokker 100 von 1988 bis 1996 ein. Teile der Firma überlebten als Wartungsgesellschaft und Ersatzteilhersteller unter dem Namen «Fokker Aviation BV». Allerdings verloren 2600 der über 5660 Angestellten ihre Arbeit. ■

## TERMINE & MITTEILUNGEN

**Pensionierten-Stamm**

Daten: 28. März 2006  
25. April 2006  
30. Mai 2006

Zeit: ab 14.00 Uhr

Ort: Restaurant Kanzlei/Amtsstube, Hotel Welcome-Inn, Kloten

Der Pensionierten-Stamm findet im Hotel Welcome-Inn in Kloten statt; wie üblich jeden letzten Dienstag des Monats ab 14 Uhr.

**AEROPERS-GV** Donnerstag, 18. Mai 2006**Vorstandswochen Amtsjahr 2006**

20.–24. März  
24.–28. April  
15.–19. Mai

**Öffnungszeiten airjob.ch**

6./7. März 2006  
10./11. April 2006  
8./9. Mai 2006  
5./6. Juni 2006

jeweils 9.00–13.00 Uhr



Februar 2006

## 50 Jahre nachhaltige Hilfe für Kinder

Begonnen hatte alles 1956, als einige Swissair-Mitarbeiter sich entschlossen, für Ungarn-Flüchtlinge Geld zu sammeln und zusammen mit dem Pestalozzi-Dorf Trogen jungen Menschen eine Ausbildung in der Schweiz zu ermöglichen. Was jene Leute damals kaum realisierten: Sie legten damit den Grundstein für ein Kinderhilfswerk, das sich 50 Jahre lang weiterentwickeln und Tausenden von Kindern rund um den Globus eine Startchance ins Leben ermöglichen sollte. In den vergangenen Jahrzehnten wurde die eindruckliche Summe von über 15 Millionen Schweizer Franken gespendet.

Die Meilensteine und die Chronik der 50 Jahre können Sie auf unserer Webseite [www.swissair-kinderhilfe.ch](http://www.swissair-kinderhilfe.ch) nachlesen, oder wir senden sie Ihnen auf Wunsch gerne zu.

## Ein guter Grund zum Feiern!

Doch wir wollen nicht uns und unsere Stiftung feiern, sondern in erster Linie allen grosszügigen Spenderinnen und Spendern danken, die über die letzten Dekaden Tausenden von verwaisten und mittellosen Kindern einen würdigen Start ins Leben, Geborgenheit und eine Grundausbildung ermöglicht haben.

Feiern möchten wir mit allen Kindern rund um den Globus, die mit Ihrer Hilfe, aber auch mit viel eigener Energie und Entschlossenheit sich aus ihrer Misere lösen konnten und spannende Lebens- und Erfolgsgeschichten schrieben, z.B. Harris aus dem Kinderdorf Manila, der heute einen Jumbojet der Philippine Airline pilotiert!

Den Spenderinnen und Spendern sowie den Kindern, die ihr Leben selber in die Hand nehmen und gestalten konnten – ihnen gehört unser Respekt und unsere Dankbarkeit – sie alle haben Grund zur Freude!

## Jahresbericht 2005

2005 war für unsere Stiftung ein gutes Jahr. Die Spenden haben um 30 Prozent auf total 668'000 Franken zugenommen. Die Spesen blieben einmal mehr unter 1 Prozent. Alle eingegangenen Verpflichtungen der vergangenen Jahre: die Unterhaltskosten der 20 Swissair-Häuser in SOS-Dörfern, sowie die Baukosten für die neuen Projekte in Nelspruit, Gandscha und Sierra Leone konnten erfüllt werden. Kontinuierliche Unterstützungen erhielten unsere weiteren Projekte wie z.B. in Brasilien, China und Indien.

Beim Erdbeben in der Kaschmir-Region, wo die internationale Hilfe anders als bei den Tsunami-Opfern nicht allzu grosszügig floss, konnten wir zusammen mit unseren Partnern vor Ort kurzfristig wertvolle Hilfe leisten. So zum Beispiel hat SOS für die notleidende Bevölkerung Zelte geliefert und vor allem verwaiste Kinder in ihren bestehenden Dörfern aufgenommen.

Liebe Spenderinnen und Spender, mit Genugtuung und Stolz blickt der Stiftungsrat zusammen mit Ihnen zurück, doch was noch viel wichtiger ist: wir wollen voller Zuversicht das von Ihnen getragene Hilfswerk in eine weiterhin erfolgreiche Zukunft führen. Mit Ihrer Unterstützung wird uns dies gelingen.

Mit herzlichen Grüssen

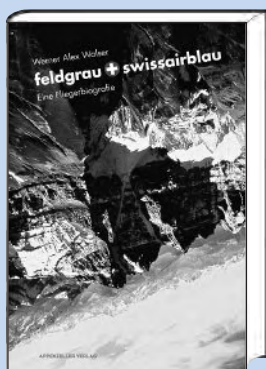
Walter Vollenweider  
Präsident



PS. Sind Sie eingeladen und wissen nicht, was schenken? Oder organisieren Sie ein Familienfest und möchten nicht, dass Ihre Gäste Geschenke mitbringen? Für solche Situationen haben wir einige Ideen! Sie finden sie auf unserer Webseite unter «Hilfe».

## GELESEN

## Aéropostino



Vom Hügel bei Wilen bis zum Abschied von der Swissair spannt Werner Alex Walser den Bogen seiner Erinnerungen einer Fliegerlaufbahn. In beinahe homerschen Adjektiven schwelgend, beschreibt er seine ersten Lebensjahre auf dem Bauernhof, der sich über die Jahre zum Immobilienunternehmen entwickelte. Wenn auch jeder fallende Baum auf dem Hügel «einen Krater im Boden wie in seiner Seele»

hinterliess, mit dem «Häuslein um Häuslein an den Hang Schachteln ... tat es der Vater richtig», so das dezidierte Urteil des Sohnes.

Die Pöstlerlehre in Au im St. Galler Rheintal, ganz nahe von Lustenau (von dort kommt des keuschen Lebemanns erste Romanze, der noch viele weitere folgen sollten), ist schon geprägt vom Fliegen. Er besteht nämlich die Selektion für die Fliegerische Vorschule, und die Worte des Obmanns der Fluggruppe hallten Alex noch lange nach, weshalb sie hier zitiert werden: «Der Charakter entscheidet in letzter Konsequenz darüber, ob sich ein Kandidat für den verantwortungsvollen Posten eines Piloten eignet oder nicht. Aber auch Enthaltsamkeit und Verantwortungsbewusstsein gehören dazu!»

Testosterongeschwängerte Erinnerungen an die Piloten-RS stehen dem Bild vom «Chorknaben, kaum wirklich wissend, dass es Vergnüglicheres als nur damit zu pinkeln gab» gegenüber, und im Verlauf seiner Karriere in der Luftwaffe kommt er dem Ziel langsam näher. Die Giulietta (ein Geschenk des Vaters), die er begeistert fährt, hilft tüchtig mit, Eroberungen in steter Folge zu machen.

Die Lesenden empfinden den Druck, der auf den Aspiranten lastet, förmlich mit, aber auch deren Erleichterung ob positiver Entwicklung. Militärischer Härte in der Flugausbildung begegnet Walser mit Ehrgeiz und Willen. Die uns allen (oder vielleicht den meisten) bekannten «Durchhänger» in der eigenen Performance sind, wie alle Erinnerungen unseres Aéropostinos, messerscharf eingebrannt und reproduziert.

Seine Kenntnisse in allen Bereichen eröffnen sich den Lesenden oft in Nebenbemerkungen – Astronomie, Geschichte etc. kommen dem kräftigen Bauernsohn, der sich durchzusetzen weiss, im Gespräch mit dem weiblichen Geschlecht flüchtig über die Lippen. Doch lese ich ungläubig, dass Ambühl, Brunold, Sartori und Zumstein alles Walser seien? Habe ich da etwa eine Seilschaft verpasst? Ein Palmarès zumindest Älteren unter uns bekannter Namen zieht sich durch die Luftwaffen- und Swissair-Geschichte.

Mir als Nicht-Militärpilot erschien die grosse Nähe des Todes in der Armeefliegerei erschreckend. Sie wird allerdings auch im Swissair-Teil spürbar, wenn Alex über die verschiedenen Unglücksfälle berichtet.

Der Luftwaffe folgt, wie bei so manchen, die Swissair. Eine stete Folge von fliegerischen und fleischlichen Prüfungen bildet das Gerüst der Erzählung, bis er in Sina seinen Engel fürs Leben findet. Interessant der Verlauf von Alex' Swissair-Karriere, war er doch dank Booms in den 60er und Anfang der 70er Jahren nach weniger als sechs Jahren auf der Strecke ausgecheckter DC-9-Kapitän.

Seine Zwangspension im Oktober 1996 ist für ihn mit 55 Jahren ein einschneidendes Ereignis. Deshalb freut ihn die Rückrufung für 15 Monate auf die MD-11 zwei Jahre später, obwohl sie vom Absturz bei Halifax überschattet wird. Sein Startbericht des MD-11 als «Lazarus» (so nennen ihn seine Copiloten) ist jedenfalls mindestens so eindrücklich wie Dides Beschreibung des «Jumbo-von-der-Erde-Reissens» im neuen Buch von Lüchinger.

Die Reize der Zivilliegerei blättern in den folgenden 15 Monaten der Rückkehr auf den MD-11-Kapitänsstz und den letzten Seiten des Buches sukzessive ab, und mit guten Wünschen an eine bald der Vergangenheit angehörende Swissair beschliesst Alex seine Zeit in den Cockpits der Airline zur Jahrtausendwende auf immer.

Mein Fazit zum Buch: Nicht ganz Antoine, aber echt Alex.

**Werner Alex Walser:**  
**«feldgrau+swissairblau – eine Fliegerbiografie»**  
 2005, Appenzeller Verlag, CH-9101 Herisau  
 ISBN 3-85882-414-3

#### 2006 Airline Staff Youth Exchange Program!

*Now in it's 11th year of matching airline families with other families world-wide.*

*The International Youth Exchange Program for Families of Airline Employees (IYE) is currently accepting applications for world-wide, two week exchanges for airline employee family members.*

*Youth, ages 14 – 19 years of age are matched with youth their own age. Each youth hosts in their home for a time period of two weeks. The youth are together at both homes.*

*Coordinated by a retired airline employee, IYE has facilitated over 900 exchanges for airline youth since it began in 1994.*

*Costs for the exchange:*

- an airline pass
- spending money
- application fee of \$225 (refundable if no match is found)

*For an application form or more information please email: Camille Wheeler at: cwhee23773@aol.com or contact: IYE, PO Box 211065, St. Paul, MN 55121-2465, USA*

Folgende Passivmitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

**Otto Schaad** 28.10.1940 – 3.1.2006

Pensioniert am 31. Oktober 1996 als Captain MD-80

**Heinz Läuchli** 7.1.1933 – 4.2.2006

Pensioniert am 31. Januar 1991 als Captain DC-10

**Edwin Schadegg** 18.12.1919 – 9.2.2006

Pensioniert 1974 als Navigator DC-8

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

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



## Exklusiv-Angebot für Mitglieder der Aeropers.

Sie erhalten 50% Rabatt auf Rechtsschutz-Versicherungsprämien

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

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

### Global-Rechtsschutz für Eigentümer:

#### Vertragliche Streitigkeiten:

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

#### Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

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

### Global-Rechtsschutz für Mieter:

#### Vertragliche Streitigkeiten:

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

#### Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

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



A company of the Allianz Group



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

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

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

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

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

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

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

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

Kataster-Nr. (Eigentümer): \_\_\_\_\_

Mitglieder Nummer: \_\_\_\_\_ Beitrittsdatum: \_\_\_\_\_

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

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

