

RUNDSCHAU

Publikation der Pilotenverbände AEROPERS / SwissALPA • Nr. 2/2005

SWISS  ALPA

Airline Pilots Association



«Wes Geld ich nehm,
des KranICH nutz...»



Inhalt

Liebe Mitglieder	2 - 4
Editorial	3
Einige historische Verbindungen der Deutschen Lufthansa mit der Schweiz	5 - 8
«Oh je! Hoffentlich geht das gut!»	8 - 11
Flugsicherheit, Lärm und Politik	12 - 14
Disziplin im Funkverkehr	14 - 15
Civilized thinking	16
60 Jahre AEROPERS – erste Fakten zum Jubiläumsfest	17 - 19
Denkmal SWISSAIR	20 - 21
Randnotiz	21
Flügel für Harris	22
Street-smart kid overcomes adversity to become a B747 pilot	22 - 23
Kaleidoskop	24 - 27
Termine und Mitteilungen	28
Gelesen	29
Organigramm AEROPERS	30
Insertionstarife	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
Dieter Eppler, Redaktionsleiter
Roland Zaugg, Redaktor
Christoph Ulrich, Geschäftsführer AEROPERS
Henry Lüscher
Lukas Viglietti, Illustrationen

Layout

Kathrin Kreuzer, Beat Schoch
Akeret Druck AG

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

3000 Exemplare

Erscheinungsweise

Sechsmal 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@bluwin.ch
www.akeret-ag.ch

Fotos Frontseite

© Markus A. Jegerlehner
www.fotojeger.ch

Redaktionsschluss «Rundschau» 3/2005: 10. Juni

Liebe Mitglieder

SWISS soll SWISS bleiben, und durch die Transaktion der SWISS haben wir eine Art Zukunft erhalten. Deswegen stellt sich die AEROPERS grundsätzlich positiv zur Übernahme durch die Lufthansa. Doch Aufatmen wäre fatal. Die Lufthansa ist nicht der Retter aus dem Norden. Perspektiven haben ihren Preis.

Christoph Flügel, Präsident



Nun herrscht Druck, als «Braut» zu bestehen. Die Art und Weise der neuen Fremdbestimmung wird sich nur nach Profitabilität richten. Neben einer rentablen SWISS bedeutet dies aber erst recht, dass am Standort Zürich nun endlich und rasch konkurrenzfähige Rahmenbedingungen erstellt werden müssen. Ohne diese Grundlage werden der Flughafen Zürich und die SWISS in Kürze bedeutungslos – damit würden die Investitionen in die SWISS sowie deren Verkauf nutzlos. Nochmalige Konzessionen der Mitarbeiter als Quersubventionierung für nicht wettbewerbsfähige Bereiche in Zürich sind damit ausser Diskussion.

Infolge der Überrumpelung der Schweiz ist in den Medien (zu) viel geschrieben worden bezüglich der Übernahme der SWISS durch die Lufthansa. Für uns ist wichtig, was der Verkauf der SWISS konkret für die

nes beachtlichen Synergiepotenzials sowie die Schaffung von konzerninternen (Aus-) Spielmöglichkeiten durch Effizienzsteigerung in vielen Produktionsbereichen. Es ist rasch mit der Zusammenlegung von Bereichen mit hohem Synergiepotenzial zu rechnen. Dies betrifft vor allem – und weltweit in den Aussenstationen – die Bereiche Distribution (Ticket-Verkauf, Marketing, Meilenverkauf, Lounches) und möglicherweise die Wartung. Ebenfalls rasch zu erwarten sind Anpassungen am Netzwerk (Abstimmung Flugpläne, Flotteneinsatz) – daran wird heute bereits gearbeitet. Später dürften auch im Bereich der Flugoperationen beidseitig Anpassungen realisiert werden. Die Frage lautet dann, wie und wo? Die SWISS wird zwar von der Lufthansa verpflichtet, die eigene Verantwortung konsequent wahrzunehmen, doch der Besitzer und damit die wirkliche Macht sitzt in Frankfurt – wer bezahlt, befiehlt, und ich nehme an, dass das deutsche Management gegenüber der Schweiz diesem Motto äusserst gründlich nachleben wird. Gemäss Aussagen des Lufthansa-CEO Wolfgang Mayrhuber wird in die SWISS erst dann investiert, wenn sich der

«Die SWISS wird zwar von der Lufthansa verpflichtet, die eigene Verantwortung konsequent wahrzunehmen, doch der Besitzer und damit die wirkliche Macht sitzt in Frankfurt.»

AEROPERS und seine Mitglieder bedeutet. Es sind zwei Fragen, die uns als Mitarbeiter bereits heute stark beschäftigen müssen: Was ist im Zusammenhang mit den nun möglich gewordenen Perspektiven zu erwarten und welche Bedingungen gelten für deren Realisierung?

Perspektiven haben ihren Preis

Seien wir realistisch. Die Lufthansa hat die SWISS aus vier Hauptgründen gekauft: Vergrößerung des Marktanteils und Stärkung der eigenen Position im weltweiten Konsolidierungsprozess, Ausschalten eines Konkurrenten, Ertrags-Optimierung infolge ei-

Geschäftsgang stabilisiert hat (festgelegte Limite des maximalen Verlustes für das erste halbe Jahr 2005) und die Aussichten auf Erfolg ein annehmbares Investitionsrisiko reflektieren, also dann, wenn die SWISS sich gemäss ihrem eigenen Businessplan selbst aus dem Sumpf ziehen kann. Die Lufthansa zeigt andererseits starkes Interesse daran, durch möglichst rasches Realisieren von Synergien und Erfolgchancen im Wettbewerb um den lukrativen Schweizer Markt weiter mithalten zu können. Dies ist nachvollziehbar. Der Zeitplan der GAV-Verhandlungen ist deswegen so ambitiös. Wir werden in diesem Prozess die Vor- und

Nachteile betreffend die zeitlichen Verhältnisse vorsichtig abwägen.

Die wichtigste, heute nicht zu beantwortende Frage für uns wie auch für die Mitarbeiter der Lufthansa ist, nach welchen Kriterien das Netzwerk-Management in Frankfurt denn die verschiedenen Airlines einsetzen wird. «Darf» die SWISS auf ertragsreichen Strecken fliegen, oder wird sie punktuell nur als Nebenprodukt eingesetzt? Wo werden die geografischen Schwergewichte gesetzt? Welche Destinationen werden wem zugehalten? Nach welchen Prioritäten werden die Tickets verkauft und verrechnet? Bei den diesbezüglichen wirtschaftlichen Überlegungen werden Fragen wie Gewinnsteuer-Vorteile,

Finanzierungskosten, Einsatz-Flexibilität (nationale Gesetzgebungen, Arbeitsrechte), Kosten der Rahmenbedingungen, politische Verhältnisse, Beziehungen, Mindset (Nationalität) der Ticket-Verkäufer eine dominante Rolle spielen. Hier wird ersichtlich, dass die SWISS oder unser Korps alleine durch die Eingliederung in die Lufthansa zu einem viel kleineren Teil des Ganzen geworden ist. In dieser komplexen Industrie eröffnet die SWISS als Spielball den Managern neue Freiheitsgrade, womit wir uns in fester Abhängigkeit befinden – Perspektiven haben ihren Preis!

All diese Fragen stellten sich logischerweise sofort auch unsere Kollegen in der Lufthansa. Es wird eine Kunst sein, in einer

gut funktionierenden Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeiterverbänden im Konzern wie auch in der Allianz den goldenen Mittelweg zwischen Kooperation und Unterwanderung hin zu «Win-Win»-Situations zu finden. Die kommenden internen Prozesse werden ein gewisses Konfliktpotenzial beinhalten – damit rechnen wir, aber das Management auch.

Als Gegenleistung für diesen Preis erfährt der Flughafen Zürich durch den Anschluss an das Netzwerk der Star Alliance einen nicht unbedeutenden Attraktivitätsschub. Neben 70 Destinationen der SWISS alleine bietet die Star Alliance ca. 800 Destinationen. Damit steigt die Zuversicht, dass die Flotte der SWISS und damit unsere Ar-

EDITORIAL



«Wes Brot ich ess, des Lied ich sing» lautet ein altes Sprichwort. Damit ist eine oft bittere und nüchterne Lebenserfahrung ausgesprochen. «Wer zahlt, schafft an» sagt man. Meinem Brötchengeber muss ich zu gefallen suchen. Von wem ich abhängig bin, dem muss ich mich beugen, mich ihm anpassen, eben «sein Lied singen». Ein Mahnfinger auch gegen jegliche

Form von Opportunismus. Wir haben das Sprichwort leicht angepasst und sagen: «Wes Geld ich nehm, des Kranich nutz». Ein Spiel mit Wort und Sinn gleichermaßen, wohl wissend, dass die Realität ihre eigene Sprache spricht.

Mit Sicherheit darf man nicht von Opportunismus sprechen beim Verkauf der SWISS an die Lufthansa. Der Weg, der zu diesem Entschluss führte, war lang und steinig, gepflastert mit Begriffen wie Ignoranz, Arroganz, Unvermögen bis hin zu Hilflosigkeit und Ohnmacht. Sachlich betrachtet erübrigt sich jegliches Lamentieren, und man möchte beinahe verzückt ausrufen: «Mayrhuber und Franz sei Dank!» Denn wir alle wissen: die SWISS stand mit dem Rücken zur Wand – reif für die Übernahme.

Übernommen zu werden ist grundsätzlich nicht aufbauend, sondern assoziiert ein Gefühl von «ausgeliefert sein». Was wir im Grunde genommen schon immer waren. Die SWISS verfügte bestenfalls in ihren Anfängen über finanzielle Mittel, die Selbstbestimmung erlaubt hätten. Doch sie wurden schlecht genutzt. In der Folge schmolzen die Gelder dahin wie der Schnee im April. Und bereits heute will niemand mehr wissen, wie es wirklich war. Die verflossenen 2 Milliarden mögen heute bestenfalls die Produktion eines weiteren Schweizer Films rechtfertigen, nicht aber eine gründliche Aufarbeitung. Die kapitalen Fehler wurden wesentlich früher gemacht, und es scheint mehr als zwiespältig, wenn am Schluss am lautesten brüllt, wer vorher taten- und kritiklos zugeschaut hat! Der Ruf nach Garantien ist heuchlerisch und verkommt zur lauen Alibi-Übung: Jeder weiss, dass gerade in diesem Geschäft Garantien nur dann glänzen, wenn sie nicht gebraucht werden. Wir haben es beim Swissair-Grounding miterlebt. Zusagen, Gelder und Versprechungen wurden Schall und Rauch. Heute tun wir gut daran, statt auf trügerische Garantien auf unser Leistungsvermögen zu bauen – denn dieses liegt in unseren Händen.

Wer die Entwicklung der letzten Jahre in Europa verfolgt und eine rationale Analyse der verbliebenen Perspektiven gemacht hat, kommt zum Schluss, dass die «Kranich-Variante» zumindest für das Unternehmen SWISS die beste Lösung ist. Vor dem Hintergrund einer sich

immer klarer abzeichnenden Globalisierung in Europa kann an dieser Stelle nicht ausgeschlossen werden, dass eine gesunde Swissair letztlich im gleichen Nest gelandet wäre. Zugegeben, für einen höheren Preis und mehr Mitbestimmung, dennoch wären keine grundlegenden Entscheide an Frankfurt vorbeigegangen. Fanatischen Fussballfans sei an dieser Stelle geflüstert, dass der Übernahmevertrag nicht verlangt, an der Fussball-WM des kommenden Jahres der deutschen Nationalelf die Daumen zu drücken. Das tun genügend andere. Ebenso wenig werden «Hopp Schwiz!»-Rufe mit Gehaltsreduktionen bestraft. Jede Zusammenarbeit hat ihre Grenzen.

Der Verkauf der SWISS, über den andernorts bereits viel geschrieben wurde, ist auch Thema in dieser «Rundschau». Es zeigt sich nämlich bei näherer Betrachtung, dass Deutschland und die Schweiz bereits über eine gemeinsame aviatische Vergangenheit verfügen, wenn auch nur in bescheidenen Ansätzen. Dem pensionierten Swissair-Captain Richi Schilliger, der «Geschichte der Luftfahrt» sein Hobby nennt, ist dies nicht unbekannt. Der Anruf kam prompt: «Seid ihr interessiert? Ich helfe gerne.» Er hatte bereits tief in seinem beeindruckenden Archiv gewühlt und dabei Interessantes zum Vorschein gebracht. In weiteren Gesprächen entstand ein historischer Rückblick, dessen Erkenntnisse wir euch nicht vorenthalten wollen. Den Bericht findet ihr gleich auf den folgenden Seiten.

Ausserdem interessierte uns, wie sich das Umfeld der SWISS zu deren Verkauf ins «Aldi-Land» stellt. Deshalb konfrontierten wir Betriebe wie skyguide, SRTechnics oder Swissport mit denselben drei Fragen. Aber auch Thomas von Sturm, der Präsident der deutschen Pilotenvereinigung, und einige unserer Arbeitskollegen äusserten sich zum Thema. Wir stellen dabei – nicht ganz unerwartet – eine positive Grundstimmung fest.

Es gibt Rufer, die behaupten, dass der wahre Grund für den Untergang der einstigen Swissair der 6. Dezember 1992 sei. Damals lehnte das Schweizer Volk den Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ab. Geht man davon aus, dass die Malaise wirklich in diesem Volksentscheid gründet, und bedenkt man dabei, dass dieser bei einer Stimmbeteiligung von 79 Prozent mit äusserst knappen 50,3 Prozent Nein- zu 49,7 Prozent Ja-Stimmen zustande kam, dann haben letztlich – etwas salopp ausgedrückt – rund 18000 Schweizerinnen und Schweizer das Schicksal der Schweizer Luftfahrt besiegelt.

Echte Demokratie – in einem kleinen Land schreiben eben kleine Mehrheiten Geschichte.

Happy reading!

«Die Zeit für den schon lange erwarteten Strategiewechsel vom organischen zum anorganischen Wachstum scheint heute definitiv reif zu sein.»

beitsplätze ebenfalls eine Wertsteigerung erfahren. Weiter motivierend für die SWISS-Mitarbeiter kann der «First-Mover»-Aspekt sein. Damit meine ich die Tatsache, dass die Transaktion nun den ersten wirklichen «anorganischen Wachstumsschritt» der Lufthansa bedeutet, nachdem sich die Air France mit der KLM-Fusion einen Vorsprung verschafft hatte. Das Gelingen dieses Aktes ist die Basis für weiteres Wachstum und steigert darum das Interesse der Lufthansa an einer erfolgreichen Umsetzung. Wird der Erfolg (Gewinn) absehbar, wird die Lufthansa den für das Image wichtigen «Rückstand» zur Air France aufgeholt haben und ihr Ziel, Erhöhung der Marktpräsenz und Reduktion von Kosten infolge Synergienutzung durch Zukäufe, weiterverfolgen wollen. Die Zeit für den schon lange erwarteten Strategiewechsel vom organischen zum anorganischen Wachstum scheint heute definitiv reif zu sein. Damit wird der prognostizierte Konsolidierungsprozess in Europa nun beschleunigt – dass die SWISS zu den ersten «Fusions-Opfern» gehören würde, war nicht unabsehbar. Unter der neuen Geschäfts-Philosophie «Multi Hub – Multi Brand» versteht man das Akquirieren von gleichen Branchensystemen in anderen Kulturkreisen auf deren Hub. Diese sollen in ihrem eigenen Umfeld erfolgreicher operieren, als dass ein immer grösser werdender Konzern sich in fremden Märkten ausbreiten würde. Durch die Synergienmöglichkeiten und die Erhaltung der unterschiedlichen Betriebskulturen sollen mit der Zeit der Mutterkonzern wie auch der gesamte Verbund gestärkt werden und jeder Stakeholder für sich Gewinn erwirtschaften können. «Getrennt bleiben und kooperieren» heisst die Maxime, die von der Lufthansa auch auf anderen Gebieten seit längerem erfolgreich angewendet wird. Aus diesen Gründen erwarte ich in keiner Weise einen «Kulturmix».

Unter diesen strategischen Gesichtspunkten und unter Einbezug eines eigenen, Profit bringenden «Kulturteils Schweiz» (Netzwerk-Airline, Flughafen, Lufthoheit) im System Lufthansa ergibt sich nun unsere neue Perspektive. Dies sowohl gegenüber all unseren Konkurrenten als auch intern gegenüber Frankfurt und München.

Wir bewerten die neue Ausgangslage als Chance für die SWISS und sind bereit, die-

se zu packen und mit Besonnenheit unsere Existenz im Verbund so gut wie möglich zu sichern – auch wenn der Wind, von Norden her kommend, bereits kühler weht und auffrischt.

Eine rentable SWISS alleine gibt noch keinen Sinn

Ohne konkurrenzfähigen Hub in Zürich wird sich aber die Chance auf einen wachstumsorientierten Luftbetrieb in der Schweiz in Rauch auflösen. Dieser Aspekt ist mit der Übernahme der SWISS zu *dem* überlebenswichtigen Faktor überhaupt geworden für einen Luftbetrieb in der Schweiz, der die vom Bundesrat vorgegebenen Ziele zur Sicherung der internationalen Anbindungen

«Wir bewerten die neue Ausgangslage als Chance für die SWISS und sind bereit, diese zu packen.»

der Schweiz erfüllen soll. Es ist nun in erster Linie die Aufgabe des Bundesrates, nach seiner Entscheidung, die SWISS zu verkaufen, die Situation in Zürich eiligst zu bereinigen. Es besteht keine Bereitschaft mehr seitens der AEROPERS zu erneuten Konzessionen, welche die immer noch nicht konkurrenzfähigen Stakeholder im Bereich des schweizerischen Luftverkehrs und speziell auf dem Flughafen Zürich quersubventionieren würden. Die Zeiten des unsäglichen Heimatschutzes in Basel sind glücklicherweise vorbei. Nur ein Mitwirken aller am Luftverkehr beteiligten Stakeholder mit nachhaltigen Resultaten, welche die jeweils eigene Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen, wird die Kooperation der AEROPERS im Restrukturierungsprozess positiv beeinflussen. Ich erwarte, dass die SWISS diesbezüglich ihre Verantwortung wahrnimmt und sich weiterhin engagiert und den Druck auf die Politik und unsere Umgebung erhöht, bis die Rahmenbedingungen endlich wettbewerbsfähig sind. Vom Bundesrat muss vorausgesetzt werden, dass er nun nicht aufatmet, sondern nach A heute auch B sagt und den Verkauf der SWISS mit den überlebensnotwendigen flankierenden Massnahmen unterstützt (siehe Bericht «Der Kampf mit ungleichen Spiessen» von Ch. Frauenfelder

in der letzten «Rundschau»). Neben den hausgemacht schlechten Rahmenbedingungen muss zusätzlich eine markante Verbesserung eines der weltweit ineffizientesten Anflugregimes in Zürich zustande kommen. Dies in ebenfalls kurzer Frist und nicht gemäss den üblich gemächlichen Mahlgeschwindigkeiten der Mühlen in Bern. Noch immer hat die Schweiz keine moderne Luftfahrtspolitik und befindet sich diesbezüglich am Anfang eines zögerlichen Aufbaus. Dieses Dossier darf mit Sicht auf die nationale Bedeutung der Luftfahrt in unserer Wirtschaftspolitik nun nicht geschlossen werden – im Gegenteil.

Fazit

Beide Themen – Perspektiven und Rahmenbedingungen – sind für uns Kernbereiche, welche sich gegenseitig beeinflussen. Investitionen in die SWISS und somit mögliches Wachstum erfolgen nur in Abhängigkeit der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich. Mit Respekt für die kommende Entwicklung als so genannter «First Mover» in einem grossen Konzerngebilde, zudem

eingebunden in die grösste Allianz der Welt sowie im Verbund mit all den darin bestehenden Verbänden – alles in allem konfrontiert mit etlichen Unbekannten – da kann nicht von Euphorie gesprochen werden. Es darf nun keine falsche Sicherheit aufkommen. Wir – die SWISS – bleiben eigenverantwortlich für unseren Erfolg und dürfen uns nicht völlig auf die Lufthansa verlassen. Was aber aufkommt, sind eine neue Kraft und die Motivation, die Chance zu packen und in diesem System aktiv eine gute Position zu etablieren, die eine Grundlage für unsere Zukunft sein soll. In diesem Sinne zeigt sich auch unser Wert in neuem Licht und lässt nach einer langen Periode, die durch unsäglich schlechten Umgang in unserer Firma und fehlenden Management-Strategien geprägt war, ein neues Selbstvertrauen aufkommen. In den seit Wochen andauernden, intensiven GAV-Verhandlungen werden sich unsere diesbezüglichen Interessen denn auch konkret widerspiegeln. Ich danke euch für das Vertrauen! ■

Herzliche Grüsse



Einige historische Verbindungen der Deutschen Lufthansa mit der Schweiz

Die SWISS gehört der Lufthansa. Eine neue Ausgangslage für beide Airlines. Wenig Niederschlag in der aktuellen Berichterstattung fand die Tatsache, dass beide Gesellschaften bereits in früheren Jahren wiederholt zusammengearbeitet haben.

Text: Richi Schilliger, pensionierter Swissair-Captain, und Dieter Eppler

Fotos: DLH aus Archiv Richi Schilliger

Die «Deutsche Luft Hansa» entstand am 6. Januar 1926, fünf Jahre vor der Swissair, jedoch ebenfalls durch eine von der Regierung geförderte Fusion zweier Gesellschaften: Es waren dies die Deutsche Aero Lloyd und die Junkers Luftverkehr. Der Name «Luft Hansa» (die heute verwendete Schreibweise «Lufthansa» wurde erst am 1. Januar 1934 eingeführt) stammte vom Junkers-Pressechef. Von der Aero Lloyd übernahm die Lufthansa das Symbol des aufsteigenden Kranichs, von Junkers die Farben Blau und Gelb.

Der erste Lufthansa-Flug führt in die Schweiz

Am 6. April 1926 wurde der Flugverkehr zunächst auf acht Strecken aufgenommen. Das erste Flugzeug, ein Fokker-Grulich-FII-Hochdecker, startete vom Flughafen Berlin-Tempelhof zum planmässigen Flug über Halle, Erfurt und Stuttgart nach Düben-dorf/Zürich. Es war also die Schweiz, die den Jungfernflug der neu geborenen deutschen Airline empfangen durfte.

Ab 1927 wurden bei der Lufthansa bereits freiwillige Piloten auf einer Junkers W33 im Blindflug ausgebildet. Zu diesem Zweck wurde der rechte Cockpitsitz, auf dem der Flugschüler sass, mit einem Verschlag abgedeckt. Der Instruktor nahm auf

dem linken Sitz Platz. Willy Polte, einer der Fluglehrer, sagte damals: «Die Erlernung des Instrumentenfluges ist ebenso schwierig wie die des Fliegens überhaupt.» Was 1927 noch freiwillig war, wurde im Winter 1929/1930 zur Lehrgangspflicht – nicht ohne den Widerstand mancher Piloten, die das Konzept des Instrumentenfluges für verfrüht hielten. Die treibende Kraft dieser Ausbildung war der grosse Flugpionier und «fliegende Direktor» der Lufthansa-Freiherr von Gablenz.

In der Schweiz flogen die Piloten im Gründungsjahr 1931 der Swissair – auch sie entstand aus einem Zusammenschluss, nämlich der beiden Gesellschaften Ad Astra Aero und der damaligen Balair – ausschliesslich im Sichtflug. Bei schlechtem Wetter suchten sie den Weg als «Parterre-Akrobaten» unter der Wolkendecke. Im Winter wurde der Flugbetrieb jeweils eingestellt, und man verreiste gemeinsam in die Skiferien. Der Ganzjahresbetrieb bei der Swissair wurde erst vier Jahre später, 1935, mit der Douglas DC-2 aufgenommen.

Swissair-Piloten lassen bei der Lufthansa schulen

Vom 5. bis 16. Dezember 1932 konnten die Swissair-Piloten einen Instrumentenflugkurs und im März des darauf folgenden Jahres einen Peilkurs bei der Lufthansa in Berlin besuchen. Über diese Schulungen



Fokker-Grulich-FII-Hochdecker mit einer Reisegeschwindigkeit von 120 km/h und einer Kabine für vier Passagiere.



Eine für das Blindflugtraining umgebaute Junker W33. Der Schüler sitzt in der abgedeckten Cockpit-Hälfte.

existieren verschiedene Dokumente. So hat beispielsweise der Swissair-Flugkapitän Franz Zimmermann seine Erfahrungen aus der erwähnten Instrumentenausbildung in einem dreiseitigen Bericht festgehalten:

«Nach einer Orientierung durch Herrn von Gablenz und Dr. Schmid-Rebs wurden wir auf die Bedeutung des Blindfluges aufmerksam gemacht. Der Blindflug ist seit einigen Jahren in Deutschland langsam weiterentwickelt worden. Es wurde auf eine zweckmässige Instrumentierung der Flugzeuge grossen Wert gelegt. Das System, nach dem gearbeitet wird, scheint im ersten Moment einer Überorganisation gleich, ist aber in der Praxis gewiss sehr gut. Es werden z.B. die Blindfluginstrumente nach 230 bis 250 Stunden durch exakte Messinstrumente genau kontrolliert. Überhaupt wird allen Instrumenten eine viel grössere Aufmerksamkeit geschenkt, als wir das bei uns gewohnt sind (...) Wenn jetzt aber dieses Verfahren bei uns und mit unseren Maschinen doch auch noch durchgeführt werden muss, so wäre zu überlegen, ob es nicht aus finanziellen Gründen vorteilhafter wäre, unsere ge-

machten Erfahrungen so auszunützen, dass wir mit unseren Kameraden diesen Kurs hier durchführen könnten.»

Über den gleichen Kurs finden interessierte Leserinnen und Leser im «Bordbuch eines Verkehrsfliegers» von Flugkapitän Walter Ackermann auf den Seiten 102 bis 112 ein ganzes Kapitel, das sich heute noch mit Genuss liest.

So hat also die Lufthansa den Piloten der Swissair den Instrumentenflug beigebracht, ohne dafür grosse Kosten zu verlangen, da Direktor von Gablenz darauf bedacht war, dass sämtliche Gesellschaften in Europa die gleichen Blindflugverfahren anwenden sollten. Ob dies ein vorzeitiger EU- oder JAR-Gedanke war?

Der Kampf um schnellere Flugzeuge

Aber die Lufthansa konnte auch von der kleinen Swissair etwas lernen. Als in der Schweiz 1932 die Lockheed Orion auf der Strecke Dübendorf–München–Wien zum Einsatz kam, war diese Maschine 100 km pro Stunde schneller als die Junkers, Heinkel und Co. der Lufthansa. Dieser Umstand zwang die deutsche Gesellschaft, ebenfalls Schnellflugzeuge mit Einziehfahrwerk zu

ordern. Aus diesem Konkurrenzdruck entstanden die Heinkel He70 «Blitz» und das erste Junkers-Glattblechflugzeug Ju60 sowie die spätere Weiterentwicklung Ju160.

Die Kranich-Airline flog bereits ab April 1931 von München über die Alpen die Destinationen Rom, Venedig und Mailand an. Diese Flüge wurden beinahe immer durch die Funkstation Dübendorf unterstützt. Sei es durch Wettermeldungen oder Peilungen zur Standortbestimmung, zusammen mit anderen Funkstationen wie beispielsweise München. Die Funkstation Dübendorf diente auch als Relaisstation für die Radioverbindungen mit den Zeppe-
linen über dem Süd- und dem Nordatlantik sowie mit den Lufthansa-Flugbooten, die zu dieser Zeit regelmässig Postkurse über den Südatlantik flogen.

Heikle Aufträge und taktische Überlegungen

Während des Zweiten Weltkrieges übernahm die Lufthansa einige Douglas DC-2- und DC-3-Maschinen, die in Prag, Warschau, Amsterdam oder Kopenhagen bei der Besetzung durch die Deutsche Wehrmacht beschlagnahmt worden waren. Bei einer missglückten Landung in Oslo-Fornebu am 21. August 1941 erlitt die DC-3 D-ATJG (ex PH-ASM der KLM) starke Beschädigungen. Die schwedische Fluggesellschaft ABA weigerte sich, die Reparaturen durchzuführen – die Swissair sagte zu, denn sie suchte zu jener Zeit Arbeit für ihre praktisch stillgelegte Werft. Die D-ATJG wurde daher demontiert und auf dem See- und dem Landweg nach Dübendorf transportiert. Die Wiederherstellungsarbeiten waren zeitraubend, und erst Ende Juni



1928/29 beginnt die Lufthansa mit der systematischen Ausbildung der Flugzeugführer im Blind- und Instrumentenflug. Für die Schulung werden besondere Kabinen entwickelt.



Zwang die Lufthansa, Schnellflugzeuge zu bestellen: Swissair Lockheed Orion.

1942 konnte DLH-Kapitän Hans Werner von Engel die reparierte DC-3 in der Schweiz abholen. Ein interessantes Detail am Rande: Flugkapitän von Engel – ein grosser Pionier auf dem Süd- und dem Nordatlantik – war der Vater des am 31. Dezember 1996 pensionierten Swissair-Copiloten Oskar Leoni. Es wurden also – neben den vielfältigen beruflichen Verbindungen – bereits in frühen Jahren zwischen der Lufthansa und der Swissair auch familiäre Bande geknüpft!

Die erfolgreiche Beendigung der umfangreichen Reparaturarbeiten an der D-ATJG wurde im Hotel Trübsee in Engelberg mit hochrangigen Vertretern beider Gesellschaften ausgiebig gefeiert. Von den total über 160 000 Schweizer Franken betragenden Reparaturkosten verblieben nach diversen Abzügen noch 126 704,55 Schweizer Franken. Aus diesem Auftrag ergab sich eine lange, politisch allerdings nicht immer ganz unproblematische Zusammenarbeit. Weitere DC-3-Maschinen der Lufthansa wurden in Dübendorf überholt, dazu kamen Arbeiten für die Dornier-Werke Altenrhein. Dass man sich mit solchen Aufträgen auf gefährlichem Grund bewegte, war den Verwaltungsräten bewusst. Doch die Vorteile überwogen sämtliche Skepsis. Das Studium der Protokolle gewisser Verwaltungsratssitzungen zeigt deutlich, dass bereits von rund 60 Jahren grenzüberschreitende, taktische Überlegungen bei gewissen Entscheiden im Vordergrund standen:

«Er (Oberst Messner, Delegierter des Swissair-VR, Vorsitzender der Kommission für die Behandlung technischer Belange) glaubt sogar, dass der gegenwärtige Auftrag der Deutschen Lufthansa A.G. (DC-3-Reparatur) einen günstigen Einfluss gehabt habe, da wahrscheinlich un-

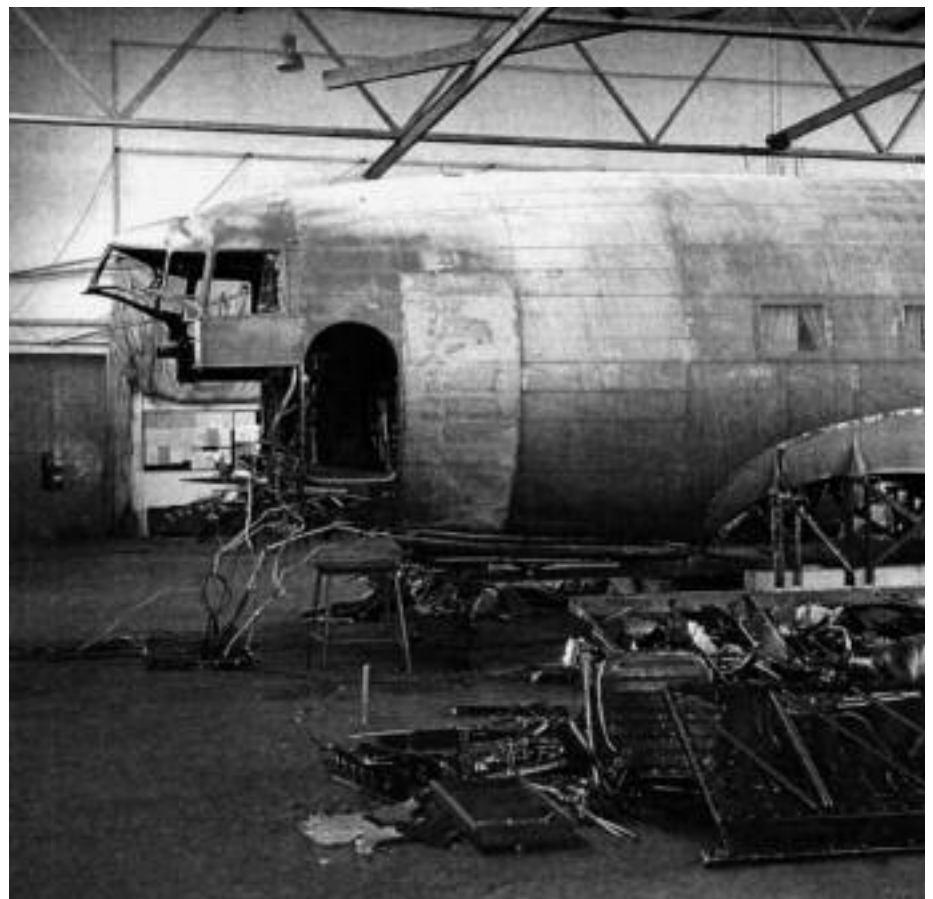
sere jetzige Flugstrecke nach Berlin von den deutschen Behörden wieder gesperrt worden wäre, wenn sich nicht das deutsche Verkehrsflugzeug bei uns in Reparatur befunden hätte.» (Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 9. Mai 1942.)

Nutzung gemeinsamer Trainingspotenziale

Die Swissair übernahm in der Folge noch Revisionen und Reparaturen von zehn weiteren Douglas-Maschinen der

Lufthansa. 1943 liefen die Arbeiten in der firmeneigenen Werft auf Hochtouren. Die Flugzeuge wurden mit wenigen Ausnahmen in beiden Richtungen von deutschen Piloten überflogen. Dieser ganzen Herrlichkeit wurde mit einem Brief des Eidgenössischen Militärdepartements im Dezember 1943 ein Ende gesetzt: «Nach Erhalt Ihres Schreibens vom 26. November, mit welchem Sie uns mitteilen, dass noch weitere Flugzeuge der Lufthansa zwecks Revision von Ihnen erwartet werden, teilen wir Ihnen nach Fühlungnahme mit der Handelsabteilung mit, dass Sie mit der Fortführung Ihres bisherigen Reparaturverkehrs für Deutschland ab 1. Januar 1944 nicht mehr rechnen können.»

Bei Kriegsende wurde die alte Deutsche Lufthansa aufgelöst. Bereits im Mai 1951 eröffnete man in Köln das «Büro Bongers», wo die neue Lufthansa planmässig organisiert wurde. Hans M. Bongers, Verkehrsleiter bei der alten Lufthansa, konsultierte unter anderem auch Fachleute der Swissair. Eine seiner Sorgen war die Ausbildung von neuen Piloten und die Weiterbildung der ehemaligen Flugzeugführer. Hier konnte die Swissair eine Gegenleistung für die Instrumentenflugschulung des Winters 1932/33 anbieten. Im Jahre 1952 wurden in der Schweiz zwei Kriegsflieger und zehn Vorkriegskapitäne aus- oder weitergebildet. Zwei von ihnen setzten ihre flie-



Der am meisten in Mitleidenschaft gezogene Rumpfbug der D-ATJG musste – ohne Konstruktionsunterlagen – vollständig neu angefertigt werden.



Die Ju160 war das erste Schnellverkehrsflugzeug, welches die Lufthansa von Junkers erhielt.

gerische Karriere anschliessend in der Schweizer National-Airline fort.

Die Nutzung gemeinsamer Trainingspotenziale war damit nicht abgeschlossen. In den Jahren 1982 bis 1997 bildete die damalige SLS (Schweizerische Luftverkehrsschule) ihre Pilotenklassen auf der Verkehrsfliegerschule der Lufthansa in Bremen aus. Ende der 80er Jahre plante die Lufthansa eine Erweiterung des Trainingscenters in Bremen und suchte Kooperationspartner bei anderen Airlines. Daraus entstand ein sehr umfangreicher Zusammenarbeitsvertrag, deren Hauptpartner die DLH, die Swissair und die Deutsche Luftwaffe waren. Zum vorläufig letzten Mal sassen Lufthansa- und SWISS-Piloten im Rahmen der A340-Einführung bei der Schweizer Airline im gemeinsamen Cockpit. Die ersten Schweizer Instrukturen wurden von erfahrenen Lufthansa-Fluglehrern im Simulator und auf der Strecke – in Maschinen der Lufthansa – ausgebildet. Die Zusammenarbeit klappte reibungslos – nicht zuletzt dank einer kongruenten Trainings- und Ausbildungsphilosophie.

Angesichts der heutigen Situation darf davon ausgegangen werden, dass dies nicht der letzte Erfahrungsaustausch war. Der Kranich und das Schweizer Kreuz sind näher zusammengerutscht. ■

Quellenangabe:

Walter Ackermann: «Bordbuch eines Verkehrsfliegers», 1937

Hans M. Bongers: «Es lag in der Luft», 1971

Alfred Muser: «Die Swissair 1939 – 1945», Schück Verlag, Adliswil, 1996

M. Unterfinger, J. Baumgartner: «Funkstation Dübendorf, 1919 – 1939»

Franz Zimmermann: «Bericht über den Blindflugkurs in Berlin», 1932 Schweizerische Luftverkehrsschule: Broschüre 1997 sowie Fotos und viele Bücher der DLH aus dem Archiv Richi Schilliger

«Oh je! Hoffentlich geht das gut!»

Der rasche und emotionslose Verkauf der SWISS an die Lufthansa hat viele überrascht: Mitarbeiter wie Beobachter. Dies, obwohl bereits vor zwei Jahren über einen Schulterchluss der beiden Airlines spekuliert wurde. Was meinen Fachleute, Vertreter flughafennaher Betriebe, SWISS-Piloten oder der Präsident der deutschen Pilotenvereinigung zur gemeinsamen Zukunft? Wir haben drei Fragen gestellt.

Umfrage: Dieter Eppler

Was ging Ihnen durch den Kopf, als Sie hörten, dass die LH unsere SWISS übernehmen wollte?

Stephan Beerli, VP Corporate Marketing & Communications Swissport: Wir sehen die Übernahme positiv, weil ein starker Partner der SWISS auch mehr Stabilität und Kontinuität ermöglicht.

Josef Felder, CEO Unique: Es hatte sich in den letzten Monaten ja abgezeichnet, dass das Einbringen der SWISS in einen Verbund eine vernünftige Lösung sein würde. In diesem Sinne ist mit dem Zusammenschluss sicher ein unternehmerischer Entscheid gefällt worden, welcher aus Sicht der Flughafenbetreiberin als richtig gewertet wird. Wir sind im Interesse unserer Passagiere an langfristigen, stabilen Lösungen interessiert.

Christian Weiss, head customer support zurich, Skyguide: Da die ganze Entwicklung sich ja über einen längeren



Zeitraum angebahnt hatte, hat mich diese Nachricht nicht sonderlich überrascht. Dennoch war es auch für mich ein emotionaler Moment der gemischten Gefühle. Einerseits natürlich Freude darüber, dass unsere grösste Kundin eine starke, solide Partnerin gefunden hat. Und auf der anderen Seite auch etwas Wehmut, da ich es unseren Kollegen bei der SWISS allen medialen Unkenrufen zum Trotz zugetraut hätte, aus eigener Kraft noch um einige Flightlevels in eine ruhigere Flugphase zu steigen.

Alfred W. Hugentobler, Präsident des Verbandes der Schweizerischen Aviatik-Journalisten: Endlich wieder Ruhe; im Unternehmen, in der Politik – zu viele so genannte Experten –, in den Medien und damit in der Bevölkerung.

Thomas von Sturm, Lufthansa-Kapitän und Präsident Vereinigung Cockpit:

Oh je! Hoffentlich geht das gut!

Andres Müller (37), First Officer A320/330, Eintritt Swissair 1995: Es wäre schon früher eine gute Idee gewesen, mit der Lufthansa zusammenzuarbeiten. Wir teilen weitgehend die gleiche Kultur, die gleiche Sprache und die gleichen Ideen.

Paul Hauser (44), Captain A320, Eintritt Swissair 1988:



Ich war betroffen über die Tatsache, dass die Schweiz und ihre Politiker nicht mehr weiter gewillt sind, eine eigene Airline zu betreiben. Ich betrachte dies als Armutszeugnis, nachdem die Mitar-

beitenden vor allem in den vergangenen drei Jahren stets ihr Bestes gegeben haben.

Konrad Trümpler (45), Captain A320, Eintritt Swissair 1987: Ich war überrascht, wie schnell das Ganze abgelaufen ist. Grundsätzlich werte ich den Zusammenschluss als positiv.

Jean Pierre Tappy (48), Captain A320/330, Eintritt Swissair 1984: Ich war lediglich über den Zeitpunkt überrascht. Ich hätte einen Zusammenschluss frühestens im Herbst nach der abgeschlossenen Restrukturierung erwartet.

Andreas Steiner (34), First Officer A320, Eintritt Swissair 1998: Ich war froh, dass es dabei um eine Übernahme der SWISS ging und nicht bloss um einen Beitritt in die Allianz!

Thomas Vokinger (42), First Officer A330/340, Eintritt Swissair 1990: Das Thema war ja nicht neu. Zufälligerweise war ich zum Zeitpunkt der Bekanntgabe gerade in Bangkok. Dort sind wir im selben Hotel wie die Lufthansa-Crews untergebracht. Ich persönlich bin des Öfteren mit deren Besatzungsmitgliedern zusammen und erlebe das gemeinsame Verhältnis als äusserst kollegial.



Am Tage nach dem Übernahmeentscheid sass ich beim Frühstück neben einem Captain der Lufthansa. Er hatte die Details im Internet gelesen und offerierte mir die ausgedruckten Blätter zur Lektüre. Bereits nach dem Grounding im Jahre 2001 waren Lufthansa-Crews auf uns gekommen und hatten uns bemitleidet: «Ihr seid arme Schweine! Das habt ihr echt nicht verdient.» Für mich ist diese Zusammenarbeit mit einer Gesellschaft, deren Mentalität und Arbeitseinstellung uns sehr nahe liegt, absolut ideal!

Wo liegen Ihrer Meinung nach Chancen und Risiken der gemeinsamen Zusammenarbeit LH-SWISS?

Stephan Beerli, VP Corporate Marketing & Communications, Swissport: Swissport ist heute bereits an 170 Stationen in 39 Ländern mit über 600 Airline-



Kunden verbunden und dadurch nicht mehr ganz so stark auf die SWISS und die Schweiz fokussiert wie noch vor fünf Jahren. Auf Seiten von Swissport sehen wir vor allem auch Chancen, weil wir mit der SWISS eine gute Zusammenarbeit pflegen – ich denke beispielsweise an das New collaboration Model (NCM) – und ebenfalls mit der Lufthansa weltweit gut und eng auf 20 Stationen kooperieren; wir rechnen evtl. auch mit Wachstumsmöglichkeiten durch weitere Star-Alliance-Verträge. Unsere Ausgangslage ist besser als diejenige von SRTechnics und Gate Gourmet, da die Lufthansa keine eigene Bodenabfertigungsfirma betreibt

Josef Felder, CEO Unique: Wir sehen in erster Linie die Chancen: Die Lufthansa hat eine Marktkraft, welche sich positiv auf die Schweizer Zivilluftfahrt auswirken kann. Zudem wird die Lufthansa die anstehenden Entscheidungen innerhalb der SWISS vorantreiben, um sie näher an die Marktmechanismen zu führen. Die Risiken liegen in der Schweiz. Sie muss sicherstellen, dass der Hub Zürich Rahmenbedingungen hat, welche mit den Hubs der Star Alliance vergleichbar sind.



Lassen Sie mich drei Beispiele aufzählen: In Zürich bezahlt Unique (Flughafen Zürich AG) die Kosten für die Sicherheitsaufwendungen. Zu diesem Zweck verlangt sie von den abfliegenden Passagieren 10 Franken, die in der Passagiergebühr eingeschlossen sind. In Frankfurt und München kommt der Staat für diese Kosten auf. Bei den Kosten für Lärmschädigungen und Lärmschutzmassnahmen verhält es sich genau gleich. In Zürich bezahlen die abfliegenden Passagiere mit der Passagiergebühr auch einen so genannten «Lärmfülliber». In Deutschland kommt der Staat für diese Kosten auf. Drittens erwachsen uns durch die einseitige deutsche Verordnung Wettbewerbsnachteile, weil die Anflugbeschränkungen vor allem am Morgen zu Verspätungen führen. Das Schaffen von marktgerechten Rahmenbedingungen ist Aufgabe des Standortmarketings. Wenn wir wollen, dass die Schweiz ein Drehkreuz von wirtschaftlicher Bedeutung bleibt, brauchen wir eine gesunde, nachhaltige Wachstumsentwicklung des Landes und die dazugehörigen Rahmenbedingungen für die Schweizer Flughäfen.

Christian Weiss, head customer support zurich, Skyguide: Meiner Ansicht nach ist der Zusammengang dieser beiden grössten Carrier auf dem Platz Zürich eine «Vernunft-Ehe», bei der sich beide Seiten positive wirtschaftliche Effekte versprechen. Wirkungsvolle Zusammenarbeit statt destruktive Konkurrenz. In der Umsetzung der durch die Lufthansa angekündigten Strategie, denke ich, liegen denn auch die grössten Chancen dieses Unterfangens – und in der Nicht-Umsetzung die Risiken! Nicht gerade ein Vorteil für die SWISS ist möglicherweise die geografische Nähe der beiden anderen wichtigen Lufthansa-Hubs. Der neue gemeinsame Werbeauftritt ist jedenfalls ein vielversprechender und gut gelungener Anfang.

Alfred W. Hugentobler, Präsident des Verbandes der Schweizerischen Aviatik-Journalisten: Chancen sehe ich vor allem in einer eleganten Lösung des Problems SWISS-Verwaltungsrat. Die Airline kann wieder «normal» und unternehmerisch arbeiten: Je weniger politische Einmischung, desto wirtschaftlicheres Handeln. Die Mitarbeitenden und vor allem die Gewerkschaften sind gefordert.



Folgendes zu den Risiken: Gewiss werden Strategien und Direktiven künftig in

Frankfurt bestimmt. Die Marke wie die Eigenständigkeit der SWISS sind vielleicht langfristig, so bei sinkender Wirtschaftlichkeit, gefährdet und könnten total im Lufthansa-Konzern aufgehen.

Thomas von Sturm, Lufthansa-Kapitän und Präsident Vereinigung Cockpit:

Ich möchte bewusst mit den Risiken anfangen: Die finanzielle Situation der Lufthansa



ist trotz Kapitalerhöhung durch die laufenden Verluste aus dem Catering-Geschäft immer noch geschwächt. Weitere Millionen-Gräber sind einfach nicht mehr zu ver-

dauen. Es ist aus meiner Sicht völlig offen, ob und wann die SWISS positive und stärkende Beiträge zur LH-Finanzkraft leisten kann.

Zudem sehe ich Risiken wegen der leider auch häufig öffentlich ausgetragenen Spannungen zwischen den beiden Pilotengruppen der Ex-Swissair und der Ex-Crossair. Wenn es nicht zügig gelingt, den Streit zu beenden, besteht die Gefahr, dass die vernünftige Kultur des Miteinander der verschiedenen Pilotengruppen im Lufthansa-Konzern Schaden nehmen könnte.

Eine große Herausforderung ist sicher auch eine optimale Koordinierung des Streckennetzes bei nun mehreren interkontinentalen Hubs. Das kann beim Einsatz entsprechender Management-Kapazität sicher gelingen. Allein die Vielzahl an Problemfeldern hat die Kapazität des Managements bei der SWISS und bei der Lufthansa eigentlich bereits mehr als gebunden! Management-Kapazität ist hier mehr qualitativ als quantitativ gemeint.

Aber klar, es gibt auch Chancen! Es ist der strategisch logische Versuch, durch einen starken europäischen Airline-Verbund ein auch dauerhaft konkurrenzfähiges Weltnetz anbieten zu können, das den stark aufkommenden arabischen Anbietern Paroli bieten kann. Die Amerikaner sind zwar für einige Jahre geschwächt, aber auch sie darf man keinesfalls abschreiben. Positiv wäre also ein wachsender europäischer Airline-Verbund!

Zudem kann man hoffen, dass die Ticketpreise im schweizerisch-deutschen Verkehr wieder auf ein rentables Niveau gehoben werden können.

Andres Müller (37), First Officer A320/330:

Die grosse Chance ist die Erhaltung der SWISS ganz allgemein durch eine gesunde Kapitalstruktur. Als Risiko betrachte ich die Gefahr einer Marginalisierung der SWISS; das Verkommen zum reinen Zubringer.

Paul Hauser (44), Captain A320: Das grosse Risiko ist die Fremdsteuerung. Es gibt nun eine Stelle ausserhalb unseres Landes, die jederzeit und beliebig «den Hahn zudreihen» kann. Auf der anderen Seite besteht die Chance, mit unseren Fähigkeiten eben diesen Hahn rosten zu lassen, bis er festgefressen ist, sodass ein Zudreihen verunmöglicht wird. Weiter hoffe ich, dass sich in Zukunft mit der Lufthansa auch externe Stellen in einer Art und Weise einsetzen, dass unser Hub hier in Zürich aus 360 Grad bedient werden kann – so wie dies bei vergleichbaren Konkurrenten ebenfalls der Fall ist.

Konrad Trümpler (45), Captain A320: Für meine Arbeit sehe ich insofern eine Chance, als dass ich ein professionelles Umfeld erwarte. Die Risiken liegen für mich eher im kommerziellen Bereich: Es werden mit Sicherheit keine Geschenke gemacht – da habe ich keine Illusionen.



Jean Pierre Tappy (48), Captain A320/330: Die Chance ist in erster Linie, wieder über einen Geldgeber zu verfügen, der das Airline-Business kennt und sich dafür interessiert. Das Risiko besteht darin, dass beim nächsten Abschwung ein «Ringfencing» gemacht wird: Um die eigene Gesellschaft werden andere Airlines aufgebaut, bei denen dann in schlechten Zeiten restrukturiert und reduziert wird, ohne dabei die Substanz des eigenen Unternehmens zu gefährden.



Andreas Steiner (34), First Officer A320: Ich bin der Ansicht, dass die Lufthansa unsere Firma nicht wesentlich verändern wird, solange es uns gelingt, rentabel zu operieren. Eine positive Perspektive bieten auch allfällige zusätzliche Flugzeuge. Aber wir sind noch lange nicht an dem Punkt, wo unsere Gesellschaft Gewinne einfährt. Ich glaube nicht, dass die Lufthansa lange fackelt. Die Deutschen sind knallhart. Diese Politik sind wir in der Schweiz nicht so gewohnt.

Thomas Vokinger (42), First Officer A330/340: Chancen sehe ich vor allem in der Nutzung gemeinsamer Synergien. Es ist doch einfach sinnlos, wenn beide Gesellschaften im Fünf-Minuten-Abstand halbleer nach Hamburg düsen. Abgesehen davon ist dies auch ein ökologischer Blödsinn. Angesprochen auf die negativen

«Die Lufthansa hat eine Marktkraft, welche sich positiv auf die Schweizer Zivilluftfahrt auswirken kann.»

Josef Felder, CEO Unique

Punkte, kommen bei mir unangenehme Erinnerungen an die Swissair und ihren Umgang mit der Sabena auf. Obwohl es vermessen wäre, bei der Lufthansa von einer «Hunter-Strategie» zu sprechen, bleibt ein mulmiges Gefühl in der Magengegend.

In welcher Form sind Sie direkt von diesem Zusammenschluss betroffen?

Stephan Beerli, VP Corporate Marketing & Communications, Swissport: Aussagen zu allfälligen Arbeitsplatzabbau sind nicht möglich, da die Netzwerk-Planung der beiden Airlines – beispielsweise Frequenzen, Stationen oder Flugzeugtypen – noch nicht bekannt ist.

Josef Felder, CEO Unique: Die Aviatik ist zunehmend ein volatiles Geschäft. Veränderungen und Anpassungen an neue Marktsituationen gehören für uns zur Kernkompetenz. Wir gehen davon aus, dass wir in verschiedenen Bereichen betroffen sein werden. Es ist aber heute zu früh, um bereits sagen zu können, wo genau das sein wird.

Christian Weiss, head customer support zurich, Skyguide: Als Leiter Kundendienst ATM (Air Traffic Management) der skyguide in Zürich habe ich ein grosses Interesse daran, die vielen guten Schnittstellen zur SWISS weiterhin aufrechterhalten zu können. Selbstverständlich freut es mich auch, dass wir durch die

SWISS künftig auch die Kontakte zur Lufthansa intensivieren können. Für meine Kolleginnen und Kollegen an der «Front» werden sich vermutlich keine wesentlichen, direkt durch den Zusammenschluss verursachten Veränderungen ergeben, so die angekündigte Strategie auch tatsächlich umgesetzt wird. Wir schätzen somit auch weiterhin die gute und professionelle Zusammenarbeit mit dem SWISS-Pilotencorps, welches die Verfahren und Herausforderungen auf der Homebase Zürich bestens kennt.

Alfred W. Hugentobler, Präsident des Verbandes der Schweizerischen Aviatik-Journalisten: Betroffen bin ich lediglich als Beobachter und Kritiker der Airline-Szene sowie als Aviatik-Publizist.

Thomas von Sturm, Lufthansa-Kapitän und Präsident Vereinigung Cockpit: Die Vereinigung Cockpit ist ja die Vertretung aller deutschen Piloten. Betroffen sind sicher in erster Linie die Lufthansa-Piloten und die Piloten der Regional-Airlines im Lufthansa-Verbund. Hier ist es erforderlich, die Wachstumsperspektiven, die durch Tarifzugeständnisse im letzten Jahr entstehen sollten, abzusichern. Die Lufthansa-Spitze ist gefordert, bestehende Verträge einzuhalten und klare Abgrenzungen mit uns zu vereinbaren in Bezug auf die Rolle der Lufthansa und der SWISS im neuen Verbund.

Die gleichen drei Fragen haben wir auch den Verantwortlichen von Gate Gourmet und SRTechnics gestellt. Ihre Reaktionen waren allerdings äusserst zurückhaltend. Von Dominik Müller, Deputy Head of Corporate Communications SR Technics group, erhielten wir folgende Antwort:

«Natürlich können wir Ihr Bedürfnis nach mehr Hintergrundinformation aus eigener Erfahrung mit Mitarbeitermagazinen nachvollziehen. Wir nehmen zurzeit jedoch nicht anders Stellung als die vergangenen Tage, das heisst, wir kommentieren, dass Wolfgang Mayrhuber und Christoph Franz anlässlich der Medienkonferenz vom 23.3.05 gesagt haben, dass Lufthansa und SWISS die gültigen Verträge mit den Zulieferern honorieren. Unsere Verträge sind bis 2009 gültig.»

Ähnlich knapp tönte es beim Caterer Gate Gourmet, der im Rahmen organisatorischer und geografischer Veränderungen den Sitz der Corporate Communications auf den 1. April dieses Jahres in die Umgebung des Flughafens von Washington D.C. verlegt hat. Die scheidende Kommunikationsverantwortliche Connie Voigt konstatierte: «Wir haben bis 2007 einen Vertrag mit der SWISS. Mehr möchten und können wir zu diesem Zeitpunkt nicht sagen.»

Keine Antwort erhielten wir von Swiss World Cargo und Schweiz Tourismus.

Es gilt, einen ständigen kritischen Konflikt her zu vermeiden.

Große Wachsamkeit und enge Kooperation mit unseren Schweizer Kollegen werden unbedingt nötig sein.



Andres Müller (37), First Officer A320/330: Ich fühle mich eigentlich nicht direkt betroffen und sehe diesen Zusammenschluss eher als eine Vergrößerung meiner

Arbeitsplatzsicherheit.

Paul Hauser (44), Captain A320: Wie bereits gesagt, bin ich in erster Linie in meinem Nationalstolz – den ich eben noch spüre – gekränkt. Ansonsten werde ich meine Arbeit wie bis anhin weiter erledigen und versuchen, meiner Besatzung ein gutes Umfeld zu ermöglichen.

Konrad Trümpler (45), Captain A320: Momentan erwarte ich für mich keine Ver-

änderung. Mittelfristig erhoffe ich vom Ausbau der Langstreckenflotte bessere Perspektiven und die Möglichkeit, dass vermehrt Piloten wieder auf ein Langstreckenflugzeug umschulen können.

Jean Pierre Tappy (48), Captain A320/330: Es gibt eine Chance, die SWISS weiterzuentwickeln und voranzutreiben. Dies war mit dem früheren Management nicht möglich. Allerdings wird der Druck von Frankfurt zunehmen. Sollte es uns nicht gelingen, dann wird das Unternehmen scheitern. Da kann man Verträge abschliessen, so viel man will. Auch Garantien nützen nichts. Wir werden letztlich nur eine Zukunft haben, wenn wir kompetitiv in der Schweiz produzieren können.

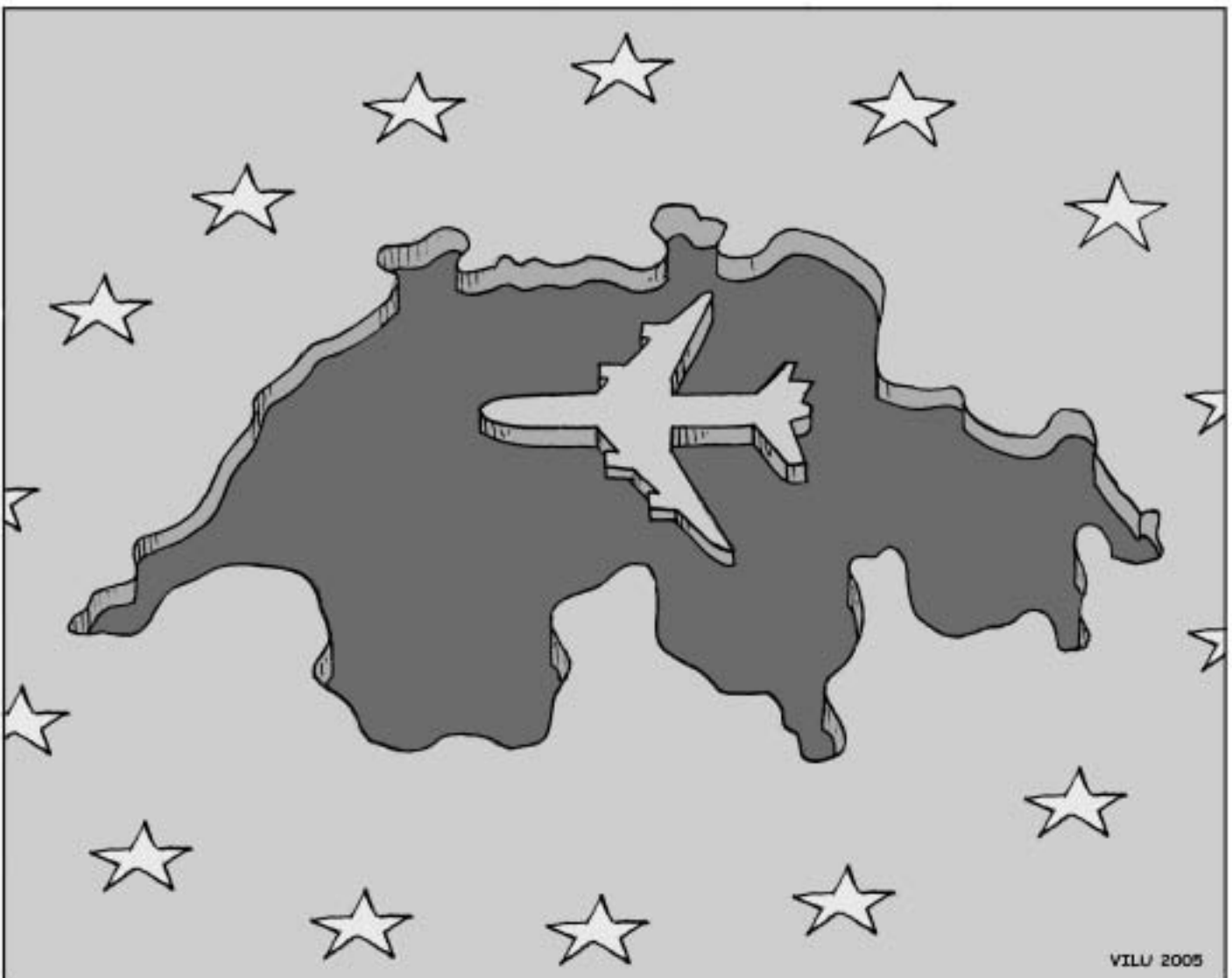
Thomas Vokinger (42), First Officer A330/340: Natürlich stimmen mich die Aussichten auf zwei zusätzliche Langstreckenflugzeuge optimistisch. Zum ersten Mal seit zwei Jahren habe ich wieder die Hoffnung, als Pilot pensioniert zu werden.

Andreas Steiner (34), First Officer A320: Nun, wenn es damit möglich wird, ohne die eigenen Mittel anzugreifen, zwei Flugzeuge mehr einzusetzen, dann betrifft



mich dies auf jeden Fall! Schliesslich bin ich auf der aktuellen Senioritätsliste die Nummer 13 – allerdings von hinten...

Heute und morgen wird sich auf jeden Fall nicht viel ändern: Wir werden arbeiten und wir müssen erfreuliche Zahlen liefern. Das war gestern so, und das wird auch in Zukunft so sein. ■



- Mit Lufthansa wird SWISS wieder mitreden können! -

Flugsicherheit, Lärm und Politik

Europäische Vorschriften erfordern von skyguide zu jedem neuen An- oder Abflugverfahren eine umfassende Sicherheitsbeurteilung. Dabei hat sich jüngst gezeigt, dass die wachsende Zahl von völlig unterschiedlichen Anflugkonzepten – gerader Nordanflug, Ostanflug, Südanflug und gekröpfter Nordanflug – der Betriebssicherheit des Flughafens Zürich nicht zuträglich ist.

Text: Roland Zaugg, SWISS, in Zusammenarbeit mit Hans Ulrich Glauser, Safety und Quality, skyguide



Wann immer man in Zürich ein neues An- oder Abflugverfahren in Betrieb nehmen möchte, ist die Unterstützung durch das Flugsicherungsunternehmen skyguide gefragt, gehört es doch zu dessen Kernkompetenzen, solche Verfahren zu konstruieren.

Das ist nicht neu. Jüngeren Datums ist dagegen die Bestimmung, dass skyguide jedes neue An- oder Abflugverfahren auch noch einer so genannten Sicherheitsbeurteilung unterziehen muss. Einer der ersten Anflüge, bei dem diese Vorschrift umfassend zur Anwendung kam, ist – zufälligerweise – der gekröpte Nordanflug.

Die Auflage beschränkt sich aber nicht nur auf An- und Abflüge, wie Christian Weiss von skyguide in der letzten «Rundschau»-Ausgabe erläutert hat: Auch im Zusammenhang mit der grossen Warteraumverlegung in Zürich musste eine Sicherheitsbeurteilung (Safety Assessment) vorgenommen werden. Der vorliegende Beitrag soll erklären, woher die neuen Vorschriften kommen und wie eine solche Sicherheitsbeurteilung aussieht. Auch wenn seit dem Verkauf der SWISS an die Lufthansa vielerorts die Hoffnung aufgekommen ist, dass der gekröpte Nordanflug bereits vor seiner Implementierung wieder ad acta gelegt werden kann, wollen wir dabei exemplarisch auf diesen Anflug verweisen. Denn der gekröpte Nordanflug ist eine gute Illustration für ein Prinzip, das in Zukunft praktisch bei jeder grösseren Arbeit von skyguide zur Anwendung kommen wird.

Internationale Vorschriften

Die Schweiz ist Mitgliedstaat von Eurocontrol, der europäischen Organisation der Flugsicherungsdienste, die zum Ziel hat, ein einheitliches, gesamteuropäisches

Flugsicherungssystem zu entwickeln. Für Eurocontrol ist das Erreichen dieses Ziels eine entscheidende Voraussetzung dafür, dass auch in Zukunft trotz weiteren Wachstums des Flugverkehrs und sinkender Kosten eine unverändert hohe Flugsicherheit erreicht werden kann.

Einen wichtigen Schritt Richtung einheitliches Flugsicherungssystem stellen die so genannten Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARR) dar, die vor wenigen Jahren erlassen wurden. Diese Sicherheitsanforderungen müssen von den Flugsicherungsunternehmen der Mitgliedstaaten umgesetzt werden. Aktuell bestehen die ESARR aus sechs verschiedenen Dokumenten, wovon aber für unsere Zwecke nur ESARR 4 relevant ist. Dieses Dokument schreibt vor, dass ein Flugsicherungsunternehmen vor der Inbetriebnahme eines neuen «Objektes» – sei dies nun ein neues An- oder Abflugverfahren, ein neuer Warteraum oder irgendein technisches Gerät wie zum Beispiel ein Instrumentenlandesystem (ILS) – systematisch und formell prüfen muss, ob dieses Objekt ausreichend sicher betrieben werden kann. Sollte sich bei der Überprüfung herausstellen, dass das nicht der Fall ist, dann müssen gemäss ESARR 4 zwingend Änderungen am Objekt vorgenommen und/oder flankierende Massnahmen ergriffen werden, damit schliesslich trotzdem ein sicherer Betrieb möglich ist.

Man kann die ESARR mit den JAR (Joint Aviation Requirements) vergleichen, dem Resultat einer Vereinheitlichung der früher unterschiedlichen nationalen Luftfahrtvorschriften. Auch da wurde ein ehemals buntes europäisches Flickwerk durch einheitliche Regelungen und Vorschriften ersetzt. Tatsächlich sind die ESARR zum Teil sogar den JAR nachempfunden. So hat insbesondere ESARR 4 einige Anleihen bei denjenigen JAR-Vorschriften gemacht, die festhalten, wie ein neuer Flugzeugtyp zertifiziert werden muss.

Der dreiteilige, aus Risikoanalyse, Risiko-beurteilung und Risikoverminderung bestehende, systematisch-formelle Prozess

nach ESARR 4 wird Sicherheitsbeurteilung genannt. Ohne eine solche Sicherheitsbeurteilung kann skyguide in Zukunft keine neuen Anflüge, Abflüge oder Warterräume mehr konstruieren und beantragen (lassen) – genauso wenig, wie ein Kernkraftwerk ohne Umweltverträglichkeitsstudie, Sicherheitsnachweis usw. auskommen kann.

Unique plant einen neuen Anflug

Gemäss Schweizer Luftfahrtgesetz und Anhang des vorläufigen Betriebsreglements für den Flughafen Zürich legt die Flughafenbetreiberin Unique (Flughafen Zürich AG) fest, wo und wie auf ihrem Flughafen an- und abgeflogen wird. In Deutschland ist das anders: Dort ist nicht der Flughafen allein, sondern auch die Deutsche Flugsicherung (DFS) GmbH für diese Aufgabe zuständig. Es war also – um nun konkret auf die Entstehung des gekröpften Nordanflugs zu sprechen zu kommen – die Flughafen Zürich AG, die skyguide mit der Absicht konfrontierte, innerhalb des Schweizer Luftraumes einen neuen Anflug auf die Pisten 14 oder 16 zu konstruieren. Der Grund war klar: Man wollte möglichst den Süden und den Osten wieder von dem Fluglärm entlasten, der als Folge der deutschen Durchführungsverordnungen (DVO) entstanden war.

Das Flugsicherungsunternehmen skyguide erkannte diese Lärmotive ebenfalls, hatte aber gewisse operationelle Bedenken – wir werden später auf die Gründe zurückkommen. Trotzdem blieb skyguide nichts anderes übrig, als mitzumachen, denn die Flughafen Zürich AG selbst kann, wie gesagt, keine Anflüge konstruieren. In Diskussionen zwischen der Flughafenbetreiberin und dem Flugsicherungsunternehmen nahm der neuartige «Nordanflug im Schweizer Luftraum» recht schnell eine erste konkrete Form an: Die Flugzeuge sollten im Sinkflug von GIPOL aus, einem neuen Warteraum in der Schweiz, Richtung Funkfeuer Zürich Ost (ZUE) die Wolkendecke durchstossen und dann, sofern von dort aus rechter Hand die Piste sichtbar sein würde, nach Sichtflugregeln auf die Piste eindrehen und landen. Ausgehend von dieser Idee, sollte nun von skyguide ein bewilligungsfähiges Anflugverfahren konstruiert werden, dessen Sicherheit auf Grund der internationalen Vorschriften gleichzeitig einer systematischen Beurteilung unterzogen werden musste.

Obwohl nur das Flugsicherungsunternehmen der Eurocontrol-Auflage unterliegt, war klar, dass für diesen speziellen Anflug ausser von Unique, dem Auftraggeber, und von skyguide, dem Konstrukteur und Verantwortlichen für die Sicherheits-

beurteilung, noch weitere Experten beigezogen werden mussten: Einmal ein Pilot, der über Erfahrung mit Grossraumflugzeugen verfügte, und weiter, da der diskutierte Anflug die General Aviation in erheblichem Masse tangieren würde, ein Vertreter des Aero-Clubs. Schliesslich wurde die von skyguide geleitete Expertengruppe durch Leute aus dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) komplettiert, die aber nur einen Beobachterstatus innehatten.

Das Expertenteam stand nun vor der Aufgabe, die Risiken des von skyguide und Unique aus der Grundidee entwickelten Anflugverfahrens ständig zu beurteilen und gegebenenfalls geeignete Gegenmassnahmen vorzuschlagen, die dann wieder in den Konstruktionsprozess des Anflugs einfließen mussten. Konstruktion und Sicherheitsbeurteilung blieben somit nicht unabhängig voneinander, sondern beeinflussten sich stark. Mittels eines strukturierten Brainstormings wurden im Expertenteam zuerst die möglichen Probleme eines solchen Anflugs zusammengetragen. Alle möglichen Gefahren und Fehler – es waren über 30 –, die man bei diesem Anflug begehen konnte, wurden dann bewertet. Dabei stellte sich einerseits die Frage, wie häufig sich ein solches Ereignis in der Praxis ereignen würde. Andererseits mussten die Konsequenzen analysiert werden, die sich ergeben würden, wenn das betrachtete Ereignis tatsächlich eintreffen sollte; zwischen «harmlos» und «unmittelbare Gefahr für einen CFIT» (controlled flight into terrain) war dabei alles möglich. Auf diese Weise konnten jedem denkbaren Ereignis eine Häufigkeit und ein Gefährlichkeitsgrad zugeordnet werden.

Ohne Sicherheitsbeurteilung geht's nicht mehr

So fragte sich beispielsweise die Expertengruppe, wie häufig Piloten während des Anflugs vergessen, den Höhenmeter auf den aktuellen Luftdruck umzustellen und unter Instrumentenflugbedingungen deshalb möglicherweise zu tief absinken würden. Um die Konsequenzen dieses Fehlers beurteilen zu können, musste man sich die statistischen Daten zur Druckverteilung in Zürich beschaffen und diese genau auswerten. Als weiteres Beispiel stellte sich die Frage, was denn passieren würde, wenn es in Zürich einmal sehr kalt sein sollte. Flugzeughöhenmeter haben nämlich die Eigenschaft, dass sie die Höhe nur bei einer so genannten Standardtemperaturverteilung korrekt angeben. Ist es kälter, zeigen die Instrumente eine zu grosse Höhe an, was zur Folge hat, dass die Piloten effektiv tiefer fliegen, als ihnen auf dem Höhenmeter angezeigt

wird. Selbstverständlich kennen die Cockpit-Besatzungen dieses Problem, das zudem auch nur dann wirklich gravierend ist, wenn die Differenz zwischen eingestellter Flugplatzhöhe und der aktuellen Flughöhe zwar relativ gross ist, das Flugzeug sich aber dennoch bereits in der Nähe von erhöhtem Gelände befindet.

«Heute ist die Sicherheitsbeurteilung für skyguide allerdings noch keineswegs abgeschlossen.»

Genau dies ist beim gekröpften Nordanflug mit seinem relativ hohen Anflugminimum ganz in der Nähe des Stadlerbergs der Fall. Man musste deshalb untersuchen, wie häufig es in Zürich sehr kalt ist und ob das dadurch entstehende Problem mit den falsch anzeigenden Höhenmetern möglicherweise ein temperaturabhängiges Anflugminimum erfordern würde. Aus Gründen der Sicherheit – es geht um die sehr nahe bei der Piste liegende Kurve im Endanflug – erwartet man übrigens auch nur eine recht bescheidene Anflugkapazität für den gekröpften Nordanflug. Diese wird vermutlich noch tiefer sein als die Kapazitäten beim Süd- oder beim Ostanflug, die der neue Anflug ja eigentlich ersetzen sollte.

Aber nicht nur bei den Piloten, sondern bei den Flugverkehrsleitern existieren ebenfalls Gefahrenpotenziale; und die Lotsen können wie die Piloten auch Fehler machen. Deshalb untersuchte das Expertenteam diese Seite der Medaille ebenso genau. Hier war beispielsweise von Belang, dass mit dem gekröpften Nordanflug zum altbekannten geraden Nordanflug (ILS), zum Südanflug und zum Ostanflug ein weiteres Anflugbetriebskonzept hinzukommen wird, das von den Flugverkehrsleitern wiederum ganz andere Strategien zur Bewältigung des Anflugverkehrs erfordert. Diese zunehmende Komplexität des Flugbetriebes in Zürich ist für die Lotsen, die ja nicht nur ein Approach-, sondern auch ein Tower-Rating besitzen, alles andere als ideal, zumal sie neben dem «normalen» Flugverkehr beispielsweise auch noch spezielle Sichtflugrouten sowie den Rega-Helikopterverkehr überwachen und ihre Arbeit dabei ständig mit dem Flughafen Dübendorf koordinieren müssen, der selbst ebenfalls nicht immer von der gleichen Seite her betrieben wird.

Bei jedem der über 30 «Gefahrenereignisse» galt es nun laufend zu beurteilen, ob die vorliegende Kombination aus Häufig-

keit und Gefährlichkeitsgrad akzeptiert werden konnte oder ob man zwingend etwas dagegen unternehmen musste. Zum Teil genügten dazu bereits geeignete flankierende Massnahmen; ab und zu reichten solche aber nicht aus, und es war eine grundlegende Änderung des Anflugverfahrens nötig. Sobald Massnahmen ergriffen

oder Anpassungen vorgenommen worden waren, musste das Expertenteam die Häufigkeit und den Grad der möglichen Gefahren erneut analysieren und gegebenenfalls über weitere Änderungen befinden. Auf diese Weise entstanden in einem iterativen Prozess nach und nach der von skyguide konstruierte gekröpfte Nordanflug in der mittlerweile bekannt gewordenen Form und die vom Expertenteam erstellte Sicherheitsbeurteilung – ein recht umfangreiches Dossier –, die beide von Unique zur Bewilligung beim BAZL eingereicht wurden.

Heute ist die Sicherheitsbeurteilung für skyguide allerdings noch keineswegs abgeschlossen. Denn sobald das BAZL die Bewilligung für den gekröpften Nordanflug erteilt hat, beginnt die so genannte Realisierungsphase. Und in dieser wird skyguide eine ganze Reihe weiterer technischer Abklärungen beziehungsweise Beurteilungen vornehmen müssen, für die es jetzt noch zu früh ist. Ein Beispiel ist die so genannte CNS-Überdeckung (Communication, Navigation, Surveillance). Der gekröpfte Nordanflug wird wie der gerade Nordanflug mit einem Minimum Safety Altitude Warning System (MSAW) ausgerüstet sein. Dieses System warnt die Fluglotsen, sobald ein Flugzeug irrtümlicherweise unter die tiefste sichere Höhe absinkt. Da das MSAW auf dem Sekundärradarsystem basiert, muss bei der Realisierung des gekröpften Nordanflugs geprüft werden, ob die für den geraden Nordanflug bereits bestehende Radarabdeckung auch für den gekröpften ausreicht. Dies steht noch keineswegs fest. Denn erstens weicht der Flugweg des neuen Anflugs auf seinem Instrumententeil vom geraden ILS-Anflug ab und zweitens ist der gekröpfte Nordanflug auf diesem Teilstück auch flacher als der bestehende Anflug. Sollte sich bei dieser Überprüfung herausstellen, dass die heutige Radarüberdeckung nicht genügt, wird eine Änderung des MSAW erforderlich sein.

«Für skyguide bleibt es wichtig, darauf hinzuweisen, dass für die Akzeptanz eines Flughafens in der Bevölkerung die Sicherheit des Flugbetriebes mindestens so wichtig sein sollte wie die Frage des Lärms.»

Im Vordergrund steht die Sicherheit

Obwohl die Sicherheitsbeurteilung neuerdings zwingend vorgeschrieben ist, kann man sich an dieser Stelle die Frage stellen, ob man nicht mit Kanonen auf Spatzen zu schiessen begonnen hat. Schliesslich hat man auch früher schon sichere Anflüge konstruiert – ohne dass eine solche Sicherheitsbeurteilung nötig gewesen wäre. Die Antwort ist nicht nur für Eurocontrol, die Urheberin der Bestimmungen, klar. Auch skyguide ist überzeugt, dass heute – angesichts der in den letzten Jahren rasant gewachsenen Komplexität des Systems Luftfahrt – eine systematisch-formelle Sicherheitsbeurteilung vor Inbetriebnahme eines neuen Systems zwingend für eine sichere und effiziente Flugverkehrsleitung nötig ist. Für skyguide ist der gekröpte Nordanflug übrigens eine guter Beweis für diese Behauptung, hat man doch bereits während seiner Konstruktion dank der Sicherheitsbeurteilung eine ganze Anzahl von nicht so offensichtlichen Gefahren erkennen und ausschalten können, die man sonst eventuell erst nach Inbetriebnahme des Anflugs bemerkt hätte.

Skyguide ist jederzeit offen für Veränderungen am Flughafen Zürich, wenn diese eine Erhöhung der Sicherheit und Kapazität beziehungsweise eine Entschärfung der Lärmproblematik zur Folge haben. Das Flugsicherungsunternehmen zweifelte aber von Beginn weg, ob das beim geplanten, unkonventionellen «Nordanflug im Schweizer Luftraum» der Fall sein würde. Und diese Skepsis hat sich in der Zwischenzeit als berechtigt herausgestellt. Denn der geplante neue Anflug mag vielleicht eine gewisse Umverteilung des Lärms bringen, bezüglich Kapazität stellt er aber gewiss keine Verbesserung gegenüber der heute angewendeten dar, auch nicht optimalen Lösung. Ähnlich sieht es bei der Sicherheit aus, die für skyguide absolut zentral ist, weil letztlich allein das Flugsicherungsunternehmen als Konstrukteur und späterer Betreiber des neuen Anflugverfahrens die Sicherheitsverantwortung tragen muss. Deshalb

erfolgte die Sicherheitsbeurteilung unter der Leitung von skyguide. Und diese hat klar gezeigt, dass der «gekröpte Nordanflug» zwar operationell möglich, jedoch deutlich anspruchsvoller und weniger fehlertolerant sein wird als ein Anflug mit Hilfe eines Instrumentenlandesystems. Ausserdem wird durch den zusätzlichen Anflug die

Betriebskomplexität des Flughafens im Vergleich zu heute weiter zunehmen, was die Sicherheit des Flugbetriebs in Zürich nicht erhöhen wird.

Obwohl in der Schweiz die Verantwortlichkeiten in Bezug auf Design, Eingabe und Betrieb von neuen Anflügen im Gesetz nicht sauber festgelegt sind, haben die beiden Unternehmen Unique und skyguide während der Projektphase für den «gekröpten Nordanflug» immer gut und effizient zusammengearbeitet. Schliesslich ist auch dem Flugsicherungsunternehmen klar, dass ein Flughafen nur dann betrieben werden kann, wenn er von der Bevölkerung getragen wird; das Lärmproblem muss gelöst werden. Für skyguide bleibt es aber wichtig, darauf hinzuweisen, dass für die Akzeptanz eines Flughafens in der Bevölkerung die Sicherheit des Flugbetriebes mindestens so wichtig sein sollte wie die Frage des Lärms. ■

Disziplin im Funkverkehr

Immer mehr Flugzeuge tummeln sich in immer dichter werdenden Luftstrassensystemen. Auf den Funkfrequenzen stark frequentierter Flughäfen gibt es zu Spitzenzeiten kaum ein Durchkommen. Disziplin und Aufmerksamkeit sind gefragter denn je.

Text: Marc Bühlmann, Air Safety Committee, swissALPA, REGA FIO CL604



All jene, die schon einmal einen internationalen Telefonanruf getätigt haben, wissen, dass es nicht immer ganz einfach ist, sein Anliegen ans andere

Ende der Leitung zu bringen. Gesicht- und Körpersprache helfen uns bei dieser Art von Kommunikation nicht. Gängige Ausdrücke, die hierzulande gebraucht werden, werden am anderen Ende der Welt vielleicht ganz anders verstanden, obwohl dieselbe Sprache verwendet wird. Offensichtlich werden solche Unterschiede vor allem dann, wenn sich beide Gesprächsparteien in einer Fremdsprache unterhalten.

So zu kommunizieren birgt unzählige Gefahren, missverstanden zu werden. Nie können wir sicher sein, dass das von uns Erzählte auch beim Gegenüber die gleichen Assoziationen auslöst. Solche Missverständnisse und Vermutungen können in unserem Beruf im Extremfall Men-

schenleben fordern. Die Art, sich auszudrücken, ist so vielfältig wie die Kulturen und Völker, mit denen wir zusammenleben. Aus diesem Grund lernten wir alle eine nicht ganz umgangssprachliche Version von Englisch zur Verständigung in unserem täglichen Umfeld. Diese «Standard Phraseology» wurde entwickelt, um eindeutige Anweisungen und Antworten geben zu können, die nicht mehr unter dem Einfluss von Faktoren wie andere Muttersprache, Kultur, Herkunft, Ausbildung und Ähnlichem stehen.

Standard-Phraseologie

Leider sieht die Wirklichkeit für uns sehr oft ganz anders aus. Die Qualität von Funkgesprächen wird durch verschiedene Sprachakzente, falsche Betonung, ungenaue Grammatik, zu schnelles Sprechen und vor allem auch durch eine dauernde Anwendung von nicht standardisierten Ausdrücken in Mitleidenschaft gezogen.

Die ICAO-Phraseologie ist bereits auf ein Minimum gekürzt worden. Unser Alltag beweist aber, dass wir eine kurze Meldung oft noch kürzer machen. Auf eine Anweisung von der Flugsicherung hören wir die unterschiedlichsten Readbacks.

Ein Beispiel:

ATC: «XYZ1234 turn left heading 240, descent flight level 80 and reduce speed to 180 kts.»

Readback: «XYZ1234 turning left 240 descending to 80 and reducing 180.»

Meinte die Crew nun «to 80» oder «280». Sobald wir uns solche Fragen stellen müssen, haben wir ein erstes Loch im Sicherheitsnetz aufgedeckt, das uns vor Zwischen- und Unfällen bewahren sollte. Daher ist es wichtig, dass wir auch bei scheinbar eindeutigen Anweisungen an der ICAO-Standard-Phraseologie festhalten und immer exakt mit Nennung des entsprechenden Befehls zurücklesen. Das gilt für Heading, Flight Level oder Speed – Präposition oder Zahl.

Ins gleiche Kapitel geht die Verwendung von bestimmten Wörtern und Ausdrücken, die nur für wenige Situationen, dafür aber zwingend gebraucht werden sollten. Einzig für die effektive Startfreigabe wird der Ausdruck «Take-Off» verwendet. Beim sonstigen Gebrauch von «Start» gebrauchen wir das Wort «Departure». Das gleiche gilt für «Clearances»; ICAO sieht vor, dass «Cleared to» nur im Zusammenhang mit einer «Route Clearance» oder mit «Take-Off» und «Landing» zur Verwendung kommen darf. Andere Anweisungen wie zum Beispiel Rollinstruktionen dürfen nicht unter Verwendung von «Cleared to» gegeben werden. Somit sollte es immer «Taxi to», «Climb/Descent to» oder «Cross Runway xy» heissen. Dies gilt für ATC-Anweisungen genauso wie für die «Readbacks» von uns Piloten.

Situational Awareness

Wenn wir von Flugsicherheit sprechen, dann sind sich alle einig, dass eine einzige Sprache, bestehend aus standardisierten Ausdrücken, die auf der ganzen Welt auf die gleiche Art vermittelt werden, wohl das Beste wäre. Es sollte allen Flugbesatzungen gleichermaßen ermöglicht werden, mitzuverfolgen, was um sie herum geschieht. «Situational Awareness» ist das allgemein gültige Schlagwort, das in unserer Branche herumgereicht wird. Trotz allem kümmert dies viele Berufskollegen und



Funkdisziplin: Erst bei der Umsetzung in die Praxis fällt auf, wie komplex einzelne Zusammenhänge sind.

Foto: Markus A. Jegerlehner

Fluglotsen wenig. Viele bevorzugen es, in ihrer Muttersprache zu sprechen, sei dies aus reiner Bequemlichkeit oder vielleicht aus irgendwelchen patriotisch motivierten Gründen.

Jeder von uns kann etwas zu einer besseren «Voice Kultur» beitragen. Auch wenn es in der Muttersprache einfacher gehen würde, sollten wir an der englischen Voice festhalten. Für jene, die mit Englisch aufgewachsen sind, klingen gewisse Betonungen sicherlich merkwürdig. Es hilft aber jenen Kollegen, die mit viel Mühe die englische Sprache erlernt haben und darauf angewiesen sind, dass andere in einem vernünftigen Sprechtempo, mit einem bekannten Vokabular und der richtigen Betonung mit ihnen kommunizieren. Damit schaffen wir eine Grundvoraussetzung, dank der alle Beteiligten ihre Aufgaben möglichst professionell erledigen können, sei dies im Cockpit oder am Boden.

Im ICAO Annex 10 finden wir dazu Folgendes:

5.1.1 In all communications the highest standard of discipline shall be observed at all times.

5.1.1.1 ICAO standardized phraseology shall be used in all situations for which it has been specified. Only when standardized phraseology cannot serve an intended transmission, plain language shall be used.

5.1.1.3 In all communications, the consequences of human performance which could affect the accurate reception and comprehension of messages should be taken into consideration.

Auf dem Papier sieht vieles einfach und logisch aus. Erst bei der Umsetzung in die Praxis fällt auf, wie aufwändig und komplex einzelne Dinge sind. Doch wenn jeder versucht, im Funkverkehr eine Sprache zu sprechen, die alle Beteiligten verstehen, dies ausserdem in einer Betonung und Geschwindigkeit tut, die es auch dem etwas weniger Geübten erlauben, dem Gespräch zu folgen, dann sind wir bereits einen grossen Schritt weiter in eine Zukunft mit hoffentlich weniger Missverständnissen oder Unklarheiten. Vermutungen und unklare eigene Schlussfolgerungen haben in unserem Beruf keinen Platz. ■

THE TYGER TABLE VILLA'S
CAPE TOWN
 Guesthouse
 Special für Aeropers Staff
 family & friends
 Ab Chf 47.—Pers/Tag im DZ inkl. Frühstück
 EZ Zuschlag Chf 15.—
 TTTV'S in zentraler Lage mit Sicht auf Table Mountain
 Autovermietung und Airporttransfers, Exkursionen
 Alle Zimmer mit Bad/Dusche/WC/TV, Pool
 R. + A. Bratschi, Ex SAir/FA Tel + Fax 0027 21 930 87 80
 info@ttvguesthouse.co.za
 www.tttvguesthouse.co.za



Wie schnell doch manches geht im Leben.

Wie schnell doch manchmal alles geht im Leben.

Was man von der Produktion dieser Zeitung nicht behaupten kann.

Die dauert so lang, da kann es schon mal passieren, dass sich zwischen zwei Ausgaben die ganze Welt verändert hat: Papst weg, Fürst weg, Prinz weg, SWISS weg.

Der erste höherbefördert, der zweite weggestorben, der dritte weggeheiratet. Die vierte wegverschenkt.

Wenigstens den Deutschen, unsern liebsten Nachbarn. Die Sprache spricht man ja schon einigermassen oder versteht sie wenigstens. Und schaut deshalb ab und an etwas deutsches Fernsehen. Fussball eher weniger, mehr so Kultursendungen, über die einem in der Presse weisgemacht wird, dass sie wahn-sinnig intellektuell und trotzdem sehr lustig seien. Was man irgendwie nicht recht nachvollziehen kann, wenn man Harald Schmidt schaut. Wirkt alles so angestrengt. Und auch der Fussball dort scheint mehr mit harter Arbeit verbunden zu sein als mit spielerischem Vergnügen. Man sieht also, was da auf uns zukommen wird: Viel mehr Anstrengung. Zuerst die Arbeit, dann kein Vergnügen.

Da trifft es sich gut, dass man das bedeutende Aktienpaket, das sich dank dem gescheiterten Investment-Turnaround und zusätzlich noch einem persönlichen, bedeutenden Arbeitsjubiläum (im Ehebereich würde man bei gleicher Jahreszahl mindestens von eiserner Hochzeit oder so reden) im Depot angehäuft hat, demnächst gegen Besserungsscheine eintauschen darf, deren Wert sich beim todsicher eintretenden Erfolgsfall ins Unermessliche vermehren wird. Besserungsschein tönt eigentlich auch recht hochdeutsch, ein bisschen wie Versicherungsausweis für chronisch Kranke (GuteBesserungsschein) oder wie eine Art Eintrittsausweis für Schwererziehbare in die Besserungsanstalt. Wenns wenigstens Genussschein heissen würde, könnte man sich noch was darunter vorstellen: einen Gutschein für eine Massage in Bangkok, ein Nachtessen in Hongkong oder wenigstens für einen Kinobesuch in Kloten.

Was der Verbandspräsident mit der von uns auf seinen Namen überschriebenen Megaminderheitenbeteiligung so alles anstellen könnte, darf man sich gar nicht vorstellen. Eigentlich erstaunlich, dass derselbe nicht schon lange mit einem One-way-Ticket nach Südamerika abgehauen ist (mutmassliche «Blick»-Schlagzeile: «Aktienpaket verleiht Flügel Flügel!»). Verstehen könnte mans.

Eine erfreuliche Frühlingmotivationsgeschenkaktion haben sich unsere Vorgesetzten da einfallen lassen: Es dürfen alle enlarged Langstreckler auf dem Büro einen persönlichen Schlafsack abholen. Der Schlaf im Flug soll ja gemäss den hochbrisanten Eckwerten FDR-mässig um 20 Prozent reduziert werden, also sollte er wenigstens möglichst tief und der Sack möglichst knitterfrei und milbenresistent sein. Das elegant-schlichte Teil hat man aus Budgetgründen jedoch nicht von Luciano Colani oder Tyler Gonflé entwerfen lassen, sondern hat in eigener Regie und mit eigener Manpower in zahllosen Workshops und Task forces,

in Arbeitsgruppen mit den Schlummerfachleuten der Gewerkschaft aerodorm und dem Flugschlafforum West unter strenger Geheimhaltung schlussendlich eine Lösung erarbeitet, die in ihrer bestechenden Schlichtheit verdächtig an den SAC-Leintuchsack erinnert, den man zur Vermeidung von Schorf- und Lausbefall in den Berghütten unter die Woldecken zu legen pflegt.

In ausgedehnten Tier- und selbstlosen Selbstversuchen der Funktionäre auf der anforderungsreichen Strecke Zürich–Bangkok–Zürich wurde schliesslich noch das optimale Material evaluiert: Leder und Neopren schieden schon bald aus (in BKK zu gefährlich); Wolle und Polyester blieben in der engeren Auswahl; edle Seide machte endlich das Rennen, nachdem man bei André Stutz noch ein paar Stoffballenleichen im Keller gefunden hatte, die dort vor sich hinmoderten, seit er unsere Krawatten nicht mehr liefern darf. Die Sommervögeli und Vergissmeinnicht geben dem Crewbunk wirklich eine ganz gemütliche, berghüttenähnliche Note. Und der Schlafsack hat noch weitere Qualitäten: Er eignet sich auch ausgezeichnet für den Büroschlaf, da er auf alle gängigen Drehstuhlmodelle der führenden Hersteller passt. Zudem sollte man ihn pfleglich behandeln und aufbewahren für nach der Pensionierung, wenn die Rente dannzumal bei unsereiner nur noch für die Notschlafstelle reicht.

Ein anderes wertvolles Präsent wird demnächst unsere Postfächer zum Leuchten bringen: Ein güldener Pilotenwing von unaussprechlicher Eleganz, der die zahllosen Vereins-Pins, Schützenabzeichen und Fasnachtsplaketten von den Uniformrevers verdrängen und sämtliche Piloten in grosser Einigkeit erscheinen lassen wird. Auch dieses Objekt schlichter Dominanz in dezentem Mattgold stammt von einem anonym bleiben wollenden Modedesigner im Nebenamt und ist ein kostenneutrales Beispiel der mannigfachen Non Flying Skills unseres Chefpilotenbüros.

Diejenigen Chefs, die gerade mal nicht so mit dem Entwerfen von Schlafsäcken und Wings absorbiert waren, beispielsweise die Technischen Piloten, waren unlängst wieder mal an einem Airbus-Symposium. Wo werden wohl Airbus-Kongresse abgehalten? In Toulouse? Kannst denken; viel zu nah und oder viel zu profan. Nein, in Bangkok ist jeweils die Airbus-Konferenz, was vielleicht vordergründig keinen erkennbaren Sinn macht. Aber Airbus Industries sagt zu Recht: Die armen Technischen Piloten, die immer diese blauen Bulletins schreiben müssen, sollen sich auch mal etwas entspannen können. Das Hauptthema von Airbus ist und bleibt zudem das Schwanzanschlagen, was man vielleicht in Bangkok einfach am lockersten diskutieren kann. Die technischen Spezialisten haben es ja schon immer gesagt: Rotations-technik ist wichtiger als Länge.

Wir haben vieles gekriegt in letzter Zeit: Aktien, Ferienabsageformulare in allen Farben, Schlafsäcke, Wings. Aber hie und da nehmen sie uns etwas weg, an das man sich so schön gewöhnt hat und das man dann umso schmerzlicher vermisst. Das Traurigste: Wenn man am Montag in die Mailbox schaut, und da ist einfach nix mehr, leer, kein «welcome» weit und breit.

pk2@bluemail.ch

60 Jahre AEROPERS – Der 12. November rückt näher

Dieses Jahr feiert die AEROPERS ihren 60. Geburtstag. Höhepunkt des Jubiläumsjahres wird ein grosses Fest am 12. November 2005 im Hotel Mövenpick in Regensdorf sein. Die Vorbereitungen laufen bereits seit einiger Zeit auf Hochtouren. Die «Rundschau» sprach mit dem Organisationskomitee (OK), das an dieser Stelle erstmals Einblick hinter die Kulissen gewährt.



Interview: Dieter Eppler

«Rundschau» («RS»): Das 50-jährige Jubiläum wurde im Kongresshaus gefeiert. Das 55-jährige Jubiläum im Bogenhangar. Welche Lokalität erwartet uns beim 60. Geburtstag des Verbandes?

Organisationskomitee (OK): Wir haben für das diesjährige Fest verschiedene Lokalitäten geprüft. Darunter beispielsweise das Kongresshaus in Zürich, das ja bekanntlich der Veranstaltungsort des 50-jährigen Jubiläums war, sowie auch das neue Eventdock im stillgelegten Terminal B am Flughafen. Schliesslich haben wir uns aber aus verschiedenen Gründen für das Hotel Mövenpick in Regensdorf als Veranstaltungsort entschieden. Das «Mövenpick» bietet uns mit seinem einladenden Foyer und dem grossen Festsaal sowie zwei ebenfalls für uns reservierten Nebenräumen ideale Möglichkeiten für unser vielseitiges Fest. Zudem ist das Hotel in Regensdorf sehr zentral gelegen und daher einfach zu erreichen. Es bestehen dort ausserdem ausreichende Parking-Möglichkeiten.

«RS»: Was könnt ihr zum Stil des Festes verraten? Erwartet uns ein Waldhüttenfest oder ein Opernball?

OK: Weder noch. In wenigen Sätzen zusammengefasst, würden wir das Fest wie folgt umschreiben: «Festlicher Abend mit Bankett, Tanz und äusserst kurzweiligem Programm, gespickt mit Überraschungen. Im Laufe des Abends werden in Nebenräumen zusätzlich zwei Bars eröffnet, in denen die Gäste den Abend in einem ungezwungenen Rahmen ausklingen lassen können. Ob jung oder alt, Pilot oder Partner, Aktivmitglied oder Passivmitglied – wir haben das Bedürfnis, alle gleichermaßen mit dem Jubiläumsanlass anzusprechen.»

«RS»: Was heisst das für den Dresscode?

OK: Wichtig erscheint uns, dass sich alle Gäste am Abend wohl fühlen. Die Kleidung

soll elegant sein und dem festlichen Rahmen entsprechen – nach oben sind keine Grenzen gesetzt.

«RS»: Ein Jubiläumsfest lässt mehrere abendfüllende Festansprachen vermuten. Dies könnte einige Kollegen abschrecken am «60-Jährigen» dabei zu sein. Wie geht ihr damit um?

OK: Keine Angst. Es wird am «60-Jährigen» kein Ansprachen-Marathon stattfinden. Für die Würdigung der bisherigen Vereinsgeschichte der AEROPERS planen wir im November eine Jubiläumsausgabe der «Rundschau». Diese eignet sich hervorragend für die geschichtliche Beleuchtung unserer bewegten Verbandsvergangenheit. Somit werden wir am Fest selber mehr Zeit für hochkarätige Unterhaltung, persönliche Gespräche unter den Festteilnehmern oder ganz einfach zum Feiern haben.

«RS»: Der Vorstand hat die Organisation des «60-Jährigen» einem Organisationskomitee (OK) übertragen. Wie seid ihr zusammengesetzt und welches sind die Vorgaben des Vorstandes?

OK: Beginnen wir mit den Vorgaben: Angestrebt wird ein «Fest für aktive und ehemalige Piloten und ihre Partnerinnen und Partner» und nicht etwa eine steife, formelle Jubiläumsgala. Eine weitere Zielsetzung ist auch bei uns die in letzter Zeit viel zitierte «schwarze Null». Eine nicht ganz einfache Herausforderung, der wir uns trotzdem stellen müssen.

Nun zum OK: Damit der Vorstand sich in diesem Jahr voll auf die GAV-Verhandlungen konzentrieren kann, hat er die Organisation des Jubiläumsfestes an ein OK (siehe Kasten Seite 19) delegiert. Bei der Auswahl der Mitglieder wurde darauf geachtet, dass einerseits Organisations-, Fest- und Gastronomie-Erfahrung vertreten sind, andererseits sowohl aktive wie auch pensionierte Piloten mitwirken. Wir glauben, die Zusammensetzung des sechsköpfigen OK wird diesen Ansprüchen bestens gerecht.



OK «60 Jahre AEROPERS» (von links): Marc Schroeder, René Zweifel, Rolf Gehring, Christoph Ulrich und Erik A. Bruinsma. Auf dem Bild fehlt Ernst Scharp.



Treffpunkt am 12. November 2005: das Hotel Mövenpick in Regensdorf.

«RS»: Ist es in der heutigen Zeit überhaupt angebracht, ein Fest in diesem aufwändigen Rahmen zu feiern?

OK: Ja, und weil Gerade in Zeiten anhaltender Turbulenzen und Verunsicherungen ist es wichtig, für einen Abend den Kopf wieder einmal «auszulüften» und etwas abzuschalten. Dies gilt sowohl für die

Abend separat bezahlt werden.

«RS»: Ihr kommt mit 99 Franken wirklich aus, ohne bei Essen und Programm Kompromisse eingehen zu müssen?

OK: Wir hoffen es. Alleine das Musik- und Unterhaltungsbudget beläuft sich auf ungefähr 30000 Franken, um hier etwa einen

«Waldhütte» ausweichen zu müssen. In diesem Preis begriffen sind der Empfangs-Apéro, das Festbankett – inklusive Mineralwasser und Kaffee – sowie ein breites Spektrum an musikalischer, künstlerischer und humoristischer Unterhaltung. Wir sind überzeugt, dass der Preis gemessen am Angebot mehr als fair ist. Die übrigen Konsumationen wie Wein während des Banketts oder die Getränke an den Bars müssen am

aber sehr zufrieden. Dessen ungeachtet läuft die Suche nach zusätzlichen Sponsoren intensiv weiter. Wir möchten uns an dieser Stelle bereits heute bei allen Sponsoren ganz herzlich für ihre Unterstützung bedanken. Die namentliche Erwähnung und Verdankung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

«RS»: Könnt ihr uns schon etwas zum Festprogramm verraten?

OK: Ohne bereits alles verraten zu wollen, gewähren wir gerne einen groben Überblick. Die Türen werden im «Mövenpick» in Regensdorf am 12. November um 17 Uhr geöffnet. Anschliessend findet ein Empfangs-Apéro mit musikalischer Begleitung im Foyer des Hotels statt. Nach einer kurzen Begrüssung des Präsidenten im Festsaal eröffnet noch vor der Vorspeise der Feuer- und Bolakünstler Orféo mit einem artistischen Showblock das Festprogramm. Wir sind sicher, Orféo wird nicht nur die anwesenden Damen begeistern! Im Laufe des Abends werden wir unter anderem auch einen Überraschungsgast begrüßen, den man wohl kaum an unserem Jubiläumsanlass erwartet. Am späteren Abend wird dann im Festsaal zum Tanz aufgespielt. Mit dem Willy-Scher-Orchestra konnten wir ein vielseitiges Gala-Orchester verpflichten, das mit einem breiten Repertoire sowie einer imposanten Frauenstimme überzeugen wird. Parallel dazu werden wir in Nebenräumen zwei Bars eröffnen. In der einen Bar – der wohl eher ein bisschen «Lauteren» – wird die Liveband La Marotte Swingtett (mit Christoph Häfeli, CMD A330/340) die Gäste bis in die frühen Morgenstunden unterhalten. In der zweiten Bar – einer Relax-Lounge – wird es ein bisschen ruhiger zugehen. Die ideale Möglichkeit, sich mit neuen und alten Bekannten bis in die frühen Morgenstunden zu unterhalten, denn eine Polizeistunde gibt es nicht.

«RS»: Wer ist der Überraschungsgast, den ihr hier so geheimnisvoll ankündigt?

«Gerade in Zeiten anhaltender Turbulenzen und Verunsicherungen ist es wichtig, für einen Abend den Kopf wieder einmal «auszulüften».»

AEROPERS-Mitglieder wie auch für ihre Partnerinnen und Partner. Hinzu kommt, dass sich in den letzten Jahren durch die Restrukturierungen bei Swissair und SWISS viele einst gemeinsame Wege getrennt haben. Das «60-Jährige» der AEROPERS soll deshalb den weltweit verstreuten Aktiven und Ehemaligen die Gelegenheit bieten, sich in ungezwungener Atmosphäre wieder einmal zu treffen.

Anhaltspunkt zu geben. Der Preis von 99 Franken alleine ist deshalb nicht kostendeckend. Doch indem wir glücklicherweise bei den Festkosten durch Sponsoren und Gönner grosszügig unterstützt werden, dürften wir am Schluss doch mit einem ausgeglichenen Ergebnis abschliessen. Die Sponsorensuche war und ist natürlich nicht einfach. Mit dem heutigen Stand sind wir

«RS»: Beim letzten Jubiläum wurden die Eintrittspreise verschiedentlich als hoch empfunden. Wird dies beim diesjährigen Fest korrigiert?

OK: Damit dieses Jahr der Preis kein Hindernisgrund ist, am Fest teilzunehmen, haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Eintrittskarten für weniger als 100 Franken zu verkaufen. Dieses Ziel erreichen wir mit 99 Franken pro Eintrittsticket, ohne auf ein attraktives Programm verzichten oder in die von dir am Anfang des Interviews erwähnte

Swiss-Aktion für Tore und Türen



Aktion gültig bis 31.12.2004
Swiss-Personal: 15% Rabatt
Garagentore - Torantriebe - Haustüren
 Güller Bausysteme AG, 5436 Würenlos
Telefon: 056 416 90 00
 www.gueller.ch





OK: Das bleibt unser Geheimnis, wie auch einige andere Dinge, die im Laufe des Abends «passieren» werden. Nur so viel: Neben artistischen Höchstleistungen werden auch die Lachmuskeln nicht geschont. Das Showprogramm darf sich sehen lassen. Neben aktiver Unterhaltung ist es uns aber ebenso wichtig, dass während des Banketts genügend Zeit für persönliche Gespräche zur Verfügung steht.

«RS»: *Habt ihr die neue 0,5-Promille-Limite in eure Festplanung einbezogen?*

OK: Ja. Gut, sprichst du uns darauf an. Wir haben beim Hotel Mövenpick eine Anzahl Zimmer zu Spezialkonditionen reserviert. Wie man diese Zimmer buchen kann, werden wir in der Einladung, die Ende Juni versandt wird, bekannt geben. Zudem sind wir daran, einen Fahrservice zu organisieren, der euch auch zu vorge-rückter Stunde sicher nach Hause bringt.

«Die ideale Möglichkeit, sich mit neuen und alten Bekannten bis in die frühen Morgenstunden zu unterhalten, denn eine Polizeistunde gibt es nicht.»

«RS»: *Wie und wann kann ich mich für das Fest anmelden?*

OK: Die Einladungen werden, wie gesagt, Ende Juni an alle Aktiv- und Passivmitglieder der AEROPERS versandt. Details zum Anmeldeverfahren wird man der Einladung entnehmen können.

«RS»: *Wie kann ich sicherstellen, dass ich am Fest auch tatsächlich teilnehmen kann und nicht einen Flugeinsatz habe?*

OK: Die pensionierten Kollegen haben da wohl einen kleinen Vorteil. Für die aktiven FCM ist neben bestätigten Ferien der sicherste Weg wohl, einen «Joker-Freiwunsch» zu setzen. Alle anderen müssen mit dem PBS ihr Glück versuchen und damit die Verteilung der definitiven Monatseinsätze abwarten. Obwohl wir aus organisatorischen Gründen auf viele frühzeitige Anmeldungen hoffen, wird man sich noch bis Ende Oktober – also bis nach Erscheinen des November-Einsatzes – für das Fest anmelden können.

«RS»: *Kann man Wünsche zur Tischordnung anbringen?*

OK: Ja, man wird in einem beschränkten Ausmass Platzierungswünsche angeben können. Dabei gilt das Prinzip «first come, first served». Mehr dazu wird ebenfalls auf der Einladung ersichtlich sein. Neben

Tischwünschen wird man zusammen mit der Anmeldung auch bereits die Möglichkeit erhalten, ein vegetarisches Menü vorzubestellen.

«RS»: *Werden zum AEROPERS-Fest externe Gäste eingeladen?*

OK: In erster Linie ist es ein Fest der AEROPERS für ihre Mitglieder und ihre Partnerinnen und Partner. Der Vorstand und das OK werden jedoch einige wenige ausgewählte Gäste aus dem nationalen und internationalen Airline-Umfeld sowie aus dem Kreise unserer Sponsoren einladen.

«RS»: *Habt ihr Christoph Franz auch eingeladen?*

OK: Natürlich. Wir haben Christoph Franz das Festdatum bereits mitgeteilt und ihn gebeten, den 12. November 2005 fett in seiner Agenda anzustreichen.



Die Gäste erwartet ein abwechslungsreiches Unterhaltungsprogramm.

«RS»: *Habt ihr zum Abschluss noch ein besonderes Anliegen, das ihr an die AEROPERS-Mitglieder adressieren möchtet?*

OK: Wir freuen uns jetzt schon auf ein «volles Haus» und danken allen AEROPERS-Mitgliedern für eine frühzeitige Anmeldung. Wir sind überzeugt, das «60-Jährige» unseres Verbandes wird den Festteilnehmern lange positiv in Erinnerung bleiben. Da will man doch nicht fehlen, oder? ■

«RS»: *und Wolfgang Mayrhuber?*

OK: Herr Mayrhuber pflegt an Geburtstagen bekanntlich andere Aktivitäten. An seinem eigenen Geburtstag hatte er ja auch keine Zeit, zu feiern, sondern war mit dem Kauf der SWISS beschäftigt. Lassen wir uns aber überraschen. Vielleicht hat er am 12. November ja zufälligerweise Zeit, um mit uns unser Jubiläum zu feiern.



60 Jahre AEROPERS

12. November 2005

Ab 17 Uhr

Hotel Mövenpick Regensdorf, Kongressaal

www.moevenpick-regensdorf.com

Organisationskomitee:

Erik A. Bruinsma – pensionierter B747-Captain

Rolf Gehring – Captain A320

Ernst Scharp – pensionierter MD11-Captain und ehemaliger AEROPERS-Präsident

Marc Schroeder – SF/O A320/330

Christoph Ulrich – Geschäftsführer AEROPERS

René Zweifel – Captain A320

Kontakt: 60Jahre@aeropers.ch – 044 816 90 70

Denkmal Swissair

An alle Aktiv- und Passivmitglieder der AEROPERS

Von Richard Schilliger, aktiv 1952–1986



Durch mein Hobby «Geschichte der Luftfahrt» bin ich seit mehr als 40 Jahren freiwillig immer wieder für das Verkehrshaus der Schweiz (VHS)

in Luzern tätig. Für die am 1. Juli 1972 eröffnete Halle Luft- und Raumfahrt engagierte ich mich in der Planungskommission. Auf meine Initiative hin restaurierten 1965 freiwillige Mitarbeiter der Swissair Technik – vor allem Meisterleute – in Fronarbeit die seit 1948 eingelagerte Swissair-Fokker F-VIIa für das Museum. Diese erste grosse Arbeit gab der Gruppe von Freiwilligen ihren Namen: Fokker-Team.

Das Swissair-Fokker-Team existiert immer noch, findet sogar Nachwuchs und unterhält regelmässig DC-3 und Coronado, die in Luzern im Freien der Witterung ausgesetzt sind.

Bis zum Swissair-Grounding funktionierte das Fokker-Team ohne Vorstand und Statuten auf einer einmalig freundschaftlichen Basis von «Swissair-Angefressenen». Ohne Kostennummer und hierarchische Struktur passte das Team natürlich in kein Swissair-Organigramm und lief nach Aussage eines höheren Chefs «komplett neben den Schuhen».

Trotzdem wurden wir bei den weiteren Restaurierungen von DC-3, CV-990, Lock-

heed Orion und AC-4 durch das Management der Swissair Technik nicht nur finanziell unterstützt, sondern bekamen sogar eine eigene Werkstatt.

Um beim Nachlassverwalter rechtlich mehr Gewicht zu erhalten, wurde im Januar 2002 das Swissair-Fokker-Team mit gleichem Namen in einen Verein umgewandelt. An der GV 2003 habe ich die Präsidentschaft an Paul Truniger, langjähriges Mitglied des Managements SR Technics, verantwortlich für den Geschäftsbereich

Unser verdienstvoller Direktions- und Verwaltungsratspräsident Armin Baltensweiler und vor ihm schon Dr. Walter Berchtold hatten seinerzeit den Weg zur finanziellen Unterstützung des Verkehrshauses durch die Swissair geebnet. Jetzt aber fehlt der Hauptsponsor Luftfahrt total!

Zum 100-jährigen Jubiläum der Motorfliegerei am 17. Dezember 2003 begann das Verkehrshaus, die Halle Luft- und Raumfahrt ausstellungsmässig zu erneuern, wobei das Fokker-Team unter der Leitung von Heiri Saladin tatkräftig mitgeholfen hat.

Nun haben wir in Luzern die grösste und letzte noch bestehende Swissair-Flotte, und von jedem Flugzeugtyp gibt es ein Modell im Massstab 1:40 oder 1:10. Was

«Es wäre schön, wenn wir ehemalige Swissair-Crew-Members mit einer zweckgebundenen Spende mithelfen könnten, die historisch interessanten Filme den zukünftigen Museumsbesuchern zu zeigen.»

Triebwerke, abgegeben. Wir sind gemeinsam in der Ausstellungskommission Luftfahrt des Verkehrshauses, und er verfügt als ehemaliger Präsident des Schweizerischen Verbandes Flugtechnischer Betriebe (SVFB) über wichtige Verbindungen. Vizpräsident und Operationschef in Luzern ist unser Kollege Heiri Saladin. Ihm bin ich jetzt als Flugzeugputzer jeweils direkt unterstellt.

aber noch fehlt, sind Menschen, die sich einmal mit der Swissair und ihren Flugzeugen identifiziert und mit viel Hingabe den einmalig guten Ruf der Swissair als Top-Airline mitgestaltet haben.

Das ehemalige Archiv der Swissair, in dem sich beispielsweise die Propagandafilme befinden, wurde nach dem Grounding zur späteren Verwendung im Verkehrshaus in einem Lager in Brunnen auf-



Erfreut sich einer ungebrochenen Attraktivität im Verkehrshaus Luzern: die Coronado.

RANDNOTIZ

Firmenkultur und Flugsicherheit

Text: Roland Zaugg

bewahrt, aber im letzten Sommer vom Nachlassverwalter nach Embrach zurückgeholt. Dort werden nun die Filme an einer öffentlichen Auktion versteigert. Das Verkehrshaus erhielt aber Gelegenheit, anlässlich einer Vorvisionierung Filme, die Leistungen des fliegenden und des technischen Personals zeigen, zu kopieren, eventuell auch zurückzukaufen.

Es wäre natürlich schön, wenn wir ehemaligen Swissair-Crew-Members mit einer zweckgebundenen Spende mithelfen könnten, die Menschen mit ihren Leistungen, die zu den ausgestellten Flugzeugen gehörten, auch den zukünftigen Museumsbesuchern, z.B. unseren Grosskindern, zu zeigen.

Die Kopierkosten, die ausstellungsmässige Aufarbeitung des Filmmaterials und die Regelung der Kopierrechte sind eine wichtige Grundbedingung für künftige Anwendungen in der Ausstellung in Luzern und benötigen viel Geld. Sollten uns durch diese Aktion mehr Mittel als für diese Sicherungsarbeiten notwendig zufließen, würden wir diese zur Realisierung der geplanten Gesamtschau über die Geschichte der «Schweizer Luftfahrt unter besonderer Würdigung der Swissair» verwenden.

Diese Unterstützung ist umso wertvoller, als das Verkehrshaus durch Infrastrukturprojekte finanziell stark gefordert ist. Allein durch den Ersatz der mittlerweile 33-jährigen Glasfassade der Ausstellungshalle Luftfahrt entstehen dem Verkehrshaus Kosten von über 600 000 Franken. Geld, das nicht für Ausstellungsprojekte zur Verfügung steht.

In einer Umkehrung von Churchill's «Battle of Britain»-Worte darf nicht vergessen werden: «Wie so viele» – die sich mit der Swissair identifiziert haben – «von so wenigen» betrogen wurden – die erst noch «goldene Handshakes» kassierten!

Dieser «Rundschau» liegt ein Einzahlungsschein mit einem zweckgebundenen Konto (PC-Konto Verkehrshaus der Schweiz, Luzern: 60-4735-3, Denkmal Swissair) bei. Die richtige Verwendung der Spende kontrollieren mit mir in der Ausstellungenkommission Paul Truniger, Präsident Fokker-Team, und neu als Vertreter der AEROPERS Dieter Eppler.

Auch mit einem Beitritt zum Verein Verkehrshaus der Schweiz kann man mithelfen, den Unterhalt der DC-3 und der Coronado zu sichern, hat dabei immer Gratis-Eintritt ins Verkehrshaus und geniesst weitere Vergünstigungen. ■

Mehr Hinweise und die Möglichkeit für einen Beitritt per E-Mail findet man unter www.verkehrshaus.ch.

«Viel Arbeit, kein Ertrag», «ruinöser Preiskampf» und «Überkapazität» – diese uns allzu bekannten Schlagworte stammen ausnahmsweise nicht aus dem Mund eines Airline-Managers, sondern es sind die Worte von Hanspeter Gadola, dem Präsidenten des Baumeisterverbandes Zürich Oberland (BVZO). Ausgesprochen hat er sie anlässlich der Begrüssung zur diesjährigen Generalversammlung des BV ZO in Grüningen, dem «schönsten Städtchen auf der Alpen-nordseite». Trotzdem wünschte er – seine Skepsis dabei allerdings kaum verhehlend – allen anwesenden Baumeistern, dass gerade sie bei diesem mörderischen Wettkampf eine Nische gefunden haben mögen.

Die Schweizer Baubranche leidet nicht erst seit diesem Jahr unter Überkapazität, Preiskampf und massiven Umstrukturierungen. Es ist deshalb kein Zufall, dass Herr Gadola bereits seinen letzten Jahresbericht mit dem Hinweis auf ähnliche Probleme in der Airline-Branche und insbesondere bei der SWISS eingeleitet hatte. Auch in diesem Jahr war die Fliegerei wieder ein Thema, allerdings nicht mehr in der Einleitung zum Jahresbericht, sondern am Schluss der Generalversammlung, im Gastreferat.

Das Jahr 2005 ist in der Baubranche zum «Jahr der Sicherheit» proklamiert worden. Dies hat der BV ZO zum Anlass genommen, als Gastreferenten für die diesjährige Generalversammlung die AEROPERS mit der Bitte einzuladen, über das Thema Sicherheit zu reden. Der Verband der ehemaligen Swissair-Piloten hat dieses Angebot sehr gerne angenommen, und so haben an einem der ersten lauen Frühlingstage nach einem strengen und schneereichen Winter, der den Baumeistern im Oberland mehrmals Bauchweh verursacht hat, die zwei AEROPERS-Vorstandsmitglieder Richard Huber und Beat Schneider über «Die Airline-Industrie aus Pilotensicht – der «Faktor Mensch» referiert.

Zu diesem Zweck teilten sie die Unfallursachen bei Flugzeugabstürzen (und anderen Katastrophen) grob in die drei Bereiche Technik («Hardware»), Betriebsabläufe und Verfahren («Software») sowie Mensch und Firmenkultur («Lifeware») auf. Vor etwa 50 Jahren, als man den

Bereich «Lifeware» noch etwas ratlos mit «Andere» bezeichnete, seien alle diese Bereiche je etwa für einen Drittel der Flugunfälle verantwortlich gewesen. Danach seien im Laufe der Jahrzehnte zuerst bei der «Hardware» und später auch bei der «Software» grosse Fortschritte erzielt worden, während der Bereich «Lifeware» eher ein Schattendasein ge-fristet habe. Die Verbesserungen bei den Faktoren «Hardware» und «Software» hätten zur Folge gehabt, dass die Unfallzahlen in den letzten Jahrzehnten mehr oder weniger regelmässig zurückgingen, dass aber andererseits die Unfallursachen heute in wachsender Masse beim Faktor «Lifeware» zu finden seien. Da der Flugverkehr in den nächsten Jahren zweifellos weiterhin stark zunehmen würde, dürfe man sich nun nicht mit den bereits erzielten Erfolgen zufrieden geben, sonst würden in Zukunft die Unfallzahlen unweigerlich wieder zunehmen, und zwar ungefähr im Gleichschritt mit dem Verkehrsaufkommen. Und da in den Bereichen «Hardware» und «Software» die meisten Früchte bereits geerntet worden seien, dränge es sich geradezu auf, endlich auch den Bereich «Lifeware» weltweit und gezielt anzugehen. Es sei zwar nicht so, dass auf diesem Gebiet bisher noch gar nichts geleistet worden sei; es gebe einige Fluggesellschaften, unter anderem auch die SWISS, die sich redlich bemühen würden. Man müsse aber unbedingt verhindern, dass diese Bemühungen im Strudel der Billigfliegerei untergehen würden. Noch viel besser wäre es allerdings, wenn die entsprechenden Anstrengungen möglichst von allen Airlines unternommen würden. Dazu seien zwar Investitionen notwendig, wozu fast niemand die Mittel zu haben glaube; diese Investitionen würden sich aber langfristig auch für die Fluggesellschaften auszahlen.

Zum Schluss des mit einigen eindrücklichen Bildern untermalten Vortrags wiesen die beiden Airbus-Kapitäne Richard Huber und Beat Schneider darauf hin, dass der einzelne Passagier die Entwicklung der gesamten Branche natürlich nur wenig beeinflussen könne. Wenn es ihnen aber mit diesem Referat gelungen sei, bei den Anwesenden das Bewusstsein geweckt zu haben, dass die bis heute erreichten Verbesserungen bei der Flugsicherheit keine Garantie für die Zukunft bieten, dann hätten sie ihr Ziel bereits erreicht. Denn nur aufgeklärte Kunden seien gute Kunden.

Flügel für Harris

Die Stiftung «Kinderhilfe des Swissair-Personals» unterstützt Kinderdörfer auf der ganzen Welt. Das Leben schreibt manchmal ungewöhnliche Geschichten. Zum Beispiel jene von Harry, dessen Bubentraum sich nun erfüllt hat.

Eingesandt von Margrit Messmer, Mitglied des Stiftungsrates «Kinderhilfe des Swissair-Personals»

Bereits im «o-mail» vom November 2000 berichtete ich vom Knaben Harris Magallanes. Als Mitglied des Stiftungsrates und als Betreuerperson lernte ich ihn als elfjährigen Knaben kennen. Er wurde mit seiner Schwester zusammen als Sonderfall im Dorf aufgenommen, da beide Elternteile blind waren und keine soziale Unterstützung erhielten.

Harris hatte nur einen Wunsch, nämlich Pilot zu werden. Ich war mir bewusst, dass es für ihn sehr schwer sein würde, aus unterster sozialer Schicht stammend, sich in dieser korrupten Gesellschaft zu behaupten.

Doch er hat es – gegen alle Widrigkeiten – geschafft! Nach einer vierjährigen Lehre als Flugzeugmechaniker wurde er im Rahmen einer Vorselektion zusammen mit 17 Gleichgesinnten aus einer Gruppe von 80 Kandidaten für die Piloten-Ausbildung bei PAL (Philippine Airlines) ausgewählt. Dann ging alles sehr schnell: Ende August 2000 begann er seine Ausbildung. Er wurde unterstützt und begleitet von Paul Schenk, dem Swissair-Landesvertreter in Manila, und von Marcel Hungerbühler, damals Verkaufschef Far-East.

Ein Problem aber blieb: Es war Harris unmöglich, die 60 000 Franken teure Ausbildung selber zu bezahlen. So startete ich, ermuntert durch meinen Mann John Messmer, damals aktiver MD11-Kommandant bei der Swissair, eine Sammelaktion beim fliegenden Personal der Swissair. Mit Erfolg.

Harris Traum hat sich erfüllt. Der 26-Jährige ist heute verheiratet, Vater einer kleinen Tochter und bei PAL angestellt, wo er als zweiter Offizier auf der Boeing 747 über den Pazifik unterwegs ist. Seine einmalige Geschichte wurde auch im «PALiner» (interne Zeitschrift der Philippine Airlines, sie-

he nachfolgenden Artikel) publiziert. Harris hat uns diesen Artikel zusammen mit einem persönlichen Abschlussbericht (siehe Kasten) zugesandt.

Ich möchte mich nochmals bei allen, die mitgeholfen haben, dass Harris Traum in Erfüllung ging, bedanken.

December 14, 2004

Dearest Friends and benefactors,

Greeting's!

You must have been informed already that I recently just got married to a beautiful, kind and loving wife, who has been my girl friend for three years already before we got married. Her name is Misty Anne Castro Ong. And just five days ago, she gave birth to a beautiful baby girl, whom we name Maria Isabella.

I have completed my Initial Operating Experience (IOE) as Second Officer of Philippine Airlines Boeing 747-400 Division. I am now waiting and preparing for my Pilot's Application Qualification Board (PAQB) which is 500 flying hours after release from IOE, which is about two to three months from now. Once I passed the PAQB, I would then be a regular employee of the Philippine Airlines.

I regularly fly trans-pacific flights to Los Angeles, San Francisco, and Honolulu (which is the regular route for the Boeing 747-400). My duties as Second Officer are actually «augmenting the Crew». We only sit on the left hand seat during cruising, and were not allowed yet to do take-offs and landings. This is since we don't have yet enough and required experience and flying time to fly the big planes. This serves as the entry level for young pilots like us to gain experience and exposure for jet aircraft.

My warmest and sincerest words of gratitude for all of you, who in one way or the other have been the biggest part of my life, my dream, and my blessings!

Thank you for encouraging me to dream! For believing in me and my dreams, and for helping me in achieving my greatest dream!

Sincerely yours,

Harris Magallanes

Street-smart kid overcomes adversity to become a B747 pilot

Text: Jonathan P. Gesmundo («PALiner», interne magazine Philippine Airlines)

When the pilots of Philippine Airlines flight PR102 last November 4 entered the Centennial Terminal, they were pleasantly surprised by the familiar glare of camera flash and video light that greeted them upon check in.

Pilot-in-command Capt. Jorge C. Herrera figured for a brief moment he surely was not the subject of the photographer and videoman since he was a good 12 years away from retiring. Quickly turning to the youngest member of his four-man crew, he asked: «Is this your first flight?» «Yes, sir. It's my first productive flight,» replied Second Officer Harris Magallanes.

Sure enough, the envy of the other PR102 pilots that night for basking in brief celebrity spotlight was 26-year-old Harris whose boyish looks could easily mistake him as Capt. Herrera's son who may just be tagging along for the 13-hour non-stop flight to Los Angeles.

But Harris, looking smart in his crisp, though a bit oversized, pilot's uniform, displayed no first-time jitters at joining a regular crew of PAL's biggest bird – the B747 series 400. He was already familiar with the routine after many months of training and actual flight experience, including the grueling test inside a B747 simulator in Hong Kong last March.

For the first time, no instructor would be at his back to correct any mistakes. There

would be no room for mistakes from hereon. As Harris went through pre-flight procedures – check-in, flight dispatch briefing and cockpit preparation – his eyes, his walk exuded self-confidence. He was now one of the big boys – part of the elite team of B747 pilots.

Flashback four hours before PR102 took off: Harris stood inside the office of PAL President Jaime J. Bautista at the PAL executive offices in Makati. Capt. Johnny Andrews, vice president for flight operations, told Mr. Bautista: «Sir, may I present Second Officer Harris Magallanes who is taking his first productive flight tonight. He just completed all his training and will now join our line pilots.»

«Are you nervous?» asked Mr. Bautista.

«No, sir,» replied Harris.

«By the way, what is the name of the orphanage you came from?»

«SOS Children's Village, sir.»

Yes, Harris is different from other PAL pilots (who are not customarily presented to the company president before taking their first flight) because he has demonstrated determination to be where he is now after a life of struggle to free himself from the clutches of mendicancy.

Flashback 17 years ago: when Harris was just nine years old, his parents – Felipino Magallanes and Imelda Bulatao – decided to give him up to an orphanage because his father, who was blind, could no longer afford to raise Harris and his eldest sister, Shelodez, with meager income from odd jobs like selling cigarettes at sidewalks or doing handicrafts at a government-run facility for the blind at the back of the Quirino Grandstand in Luneta, which also served as their home. – At that time, Harris was already familiar with hardship and poverty with his parents parting ways a year earlier. His mother, also blind, took care of the youngest sibling, Kristoffer.

Prodded by his father, Harris persisted at staying in school (Grade 1 to 3 at the Aurora Quezon Elementary School) while pitching in to earn a few pesos by joining



Harris, looking smart in his crisp pilot's uniform.

Manila's ubiquitous streetchildren who sell anything from cigarettes to sampaguita to chicharon. «I clearly remember selling chicharon after my classes to help my father,» Harris said.

Harris first entered the Nayon ng Kabataan orphanage, run by the Social Welfare Department, during which he was able to continue his studies (Grade 4) at a public school. «I did not harbor any bitterness against my father for sending me to the orphanage. He clearly explained the reasons and at that tender age, I understood him,» Harris said.

Less than a year later, he was transferred to the SOS Children's Village inside the plush Ayala-Alabang Village in Muntinlupa, managed by a non-government organization.

While studying at the Blessed Trinity School, as a scholar of the orphanage, Harris remembers a field trip to the PAL Maintenance Base Complex at Nichols where images of airplanes and even a brief experience of sitting in one of PAL's two-seater trainer aircraft (called «Tomahawks»), made a lasting impression on him.

It is at the SOS orphanage where Harris met Mrs. Margaret Messmer, a Swiss nation-

nal and former Swissair stewardess, who saw the potential and determination of Harris. «Mrs. Messmer was a regular visitor at the orphanage, whom I look up to like a mother,» Harris confided. As one of the benefactors of the orphanage, Mrs. Messmer (whose husband was a former Swissair pilot) saw how Harris persisted to complete his elementary, high school (Rogationist Academy) and even college education at Airlink International Aviation School where he earned a B.S. degree in aircraft maintenance technology.

When the educational support by the orphanage ended with Harris completing college, Mrs. Messmer decided to fulfill Harris' unspoken dream, hatched during that memorable plant tour at PAL.

Sponsored by Mrs. Messmer, Harris applied at the PAL Aviation School and passed its strict entrance requirements. «Mrs. Messmer acted as my benefactor throughout my AvSchool training,» Harris said. He overcame all the rigors of pilot training.

When Harris joined the members of Class 2000-B of the PAL Aviation School on graduation day, his family and friends from the orphanage, especially Mrs. Messmer, who came to congratulate him, felt exceptionally proud because they knew his roots.

But Harris' soul-inspiring feats do not end at his graduation. Just when he proved himself worthy of wearing the PAL pilot's wings by successfully flying solo the Cessna and Seminole training airplanes (similar to the Tomahawk), he decided to apply as a Second Officer of the B747. From the handful of controls of the tiny Cessna and Seminole, he trained to master the complex systems inside the cockpit of the B747, this time under the watchful eyes of Capt. Alejandro Campos, chief pilot of PAL's B747s.

Finally, last Nov. 4, he was released from training into the B747 line pilots. Although he still has to yield to the Captain and First Officer during take-off and landing, he is now allowed to take the controls during cruise.

Harris sees himself sitting at the cockpit's left seat (exclusive to the Captain) of a B747, or other aircraft, in the near future after he logs the mandatory minimum number of flying hours and more classroom and hands-on training.

Today, Harris is not ashamed his past, particularly that of being raised in the orphanage. In fact, he intends to return to the SOS Children's Village to become one of its sponsors when the right time comes. «I would like to serve as an inspiration to other children at the orphanage,» Harris said.

He may be street smart but Harris' familiarity with hardships could well be his passport to bigger things ahead. ■



Harris (far left) together with «his» cockpit-crew in the flight deck of the PAL B747-400.

Kaleidoskop

Text: Henry Lüscher

Rentieren Ultra-Langstrecken?

Boeing hat im Februar die «ultimate» Version der 777 vorgestellt, die 777-200LR. Am 8. März begann der 500 Stunden dauernde Zertifizierungsprozess mit dem Erstflug. Die Reichweite mit voller Zuladung (301 Passagiere) wird mit 17400 km angegeben, wobei für Überführungs- und Demonstrationsflüge bis zu 23000 km möglich sind. Mit 202287 Liter Kerosin kommt man eben relativ weit. Boeing plant, den ebenfalls von einer 777 gehaltenen Weltrekord einer Weltumrundung zu unterbieten, indem der Globus mit bloss einer Zwischenlandung umkreist werden soll. Dies würde bedeuten, dass die Besatzungen 24 Stunden lang in der Luft sind!

EVA Air, neben Pakistan International Airways (PIA) die bisher einzige Bestellerin dieses Typs, will jetzt aber zuerst eine neue interne Analyse abwarten, bevor sie sich für die definitive Ablieferung der drei bestellten Flugzeuge entscheiden will. Es müsse garantiert sein, dass das Verkehrsaufkommen auf den Ultra-Langstrecken (z. B. Taipeh–New York) auch ausgewiesen sei oder ob ein Zwischenhalt finanziell mehr Sinn mache. PIA will die kilometermässig relativ bescheidene Strecke Karachi–New York (11700 km) als erstes befliegen.

Weltrekord in one-engine-out

Eine British-Airways-Boeing-747-400 hatte am 19. Februar in Los Angeles kaum abgehoben, als sich das Triebwerk Nummer 2 «verschluckte», wodurch die Temperatur anstieg und sogar im Leerlauf über der roten Limite verharrte. Die Besatzung stellte den Rolls-Royce-Motor ab, der bereits auf 30 Meter Höhe (!) versagt hatte, und ging durch die Checklisten, berechnete die Drift-down-Höhen unterwegs und entschied sich, den Flug nach London fortzusetzen. Auch das über Satellitentelefon kontaktierte Hauptquartier in London war mit dem Entscheid des Kapitäns einverstanden, die 351 Passagiere und 16 Crewmitglieder nach London zu fliegen. «It was not a safety issue», wurde der Flottenchef Brown zitiert, «the only issue was where to land, which is a customer service issue.»

Erst als Gander Control nur FL290 statt 310 freigeben konnte, wurde es kritisch. Die Besatzung kalkulierte erneut und sah, dass es mit normaler Planung nur noch bis Manchester reichten würde. Im Sinkflug kamen zudem Zweifel an den Tankanzeigen auf,

weshalb eine «fuel emergency» deklariert wurde. Aber der Treibstoff reichte, und die Landung wurde als «uneventful» bezeichnet.

Während British Airways, die britische Untersuchungsbehörde AAIB, aber auch die Pilotengewerkschaft BALPA den Entscheid des Kapitäns als richtig, verantwortungsvoll und «standard procedure» beurteilten, verlangte die in solchen Situationen kritischere FAA von BA und AAIB Antworten auf Fragen zu Vorschriften, Empfehlungen und Verfahren. Mit der Aufforderung, innerhalb von zehn Tagen zu antworten. Die US-Vorschriften sagen zu diesem Thema, «if an engine of an aircraft with three or more engines fails, or its rotation is stopped, the pilot in command may proceed to an airport he selects, if after consideration



Der Lärm des im Nacken sitzenden Triebwerks hielt Steve Fossett drei Tage lang wach.

of factors he decides that proceeding to that airport is as safe as landing at the nearest suitable airport . . . Obwohl auch dieser Paragraf viel Interpretationsspielraum lässt, schreiben die meisten US Fluggesellschaften die Landung auf dem «nearest suitable airport» vor.

Dass mit diesem extrem langen One-engine-out-Flug das Zahlen von rund 100000 Dollar an Kompensationsgeldern an die Passagiere vermieden werden sollte, wird von BA vehement bestritten. Laut neuem EU-Gesetz müssen je nach Vorfall diese Entschädigungen auch bei Verspätungen durch Wetter und technische Probleme bezahlt werden.

Nach dem Austausch des Motors flog die fragliche 747 wieder. Bereits am 25. Februar passierte aber das nächste Missgeschick: Auf einem Flug von Singapur nach London musste die Besatzung nach rund drei Stunden Flug das Ersatztriebwerk schon wieder abstellen, diesmal wegen sinkenden Öldrucks. Logisch, dass auch dieser Flug weitergeführt wurde und «uneventfully» in Heathrow landete.

Boeing weist darauf hin, dass die 747 hinreichend zertifiziert sei, um mit nur drei Triebwerken fliegen zu können.

In 67 Stunden um die Welt

Steve Fossetts Solo-Flug um die Welt wurde möglich, weil sein Flugzeug «Global Flyer» jenseits aller heute bekannten Leistungswerte lag. Scaled Composite (die Firma des legendären Konstrukteurs Dick Rutan) war für die Konstruktion, Virgin Atlantic für das Geld zuständig. Das Team schaffte es, zwei eigentlich gegensätzliche Forderungen zu erfüllen: Einen segelflugähnlichen Gleitwinkel von 37 und ein Leergewicht, das nur 18 Prozent des Startgewichts betragen durfte. Verglichen mit heutigen Passagierjets sind diese Werte um

mehr als die Hälfte besser. Die Spannweite des Flugzeugs beträgt 34 Meter und die Flügelfläche 37 Quadratmeter.

Die FAI verlangt eine Flugstrecke von 19864 NM, damit sie als Weltumrundung gilt. Die statische Reichweite des «Global Flyers» wurde auf 19000 NM berechnet, daher war eine Rückenwindkomponente von mindestens zwölf Knoten anzustreben.

67 Stunden und eine Minute nach seinem Start in Salinas, Kansas, landete Fossett wieder auf demselben Flugplatz, obwohl unter mysteriösen Umständen 15 Prozent Treibstoff (1180 kg) kurz nach dem Start verloren gingen. Beim Start wog das Flugzeug 10000 kg, wovon 8150 kg auf Treibstoff entfielen. Das Schubgewichtsverhältnis war mit 0,1 eher bescheiden, aber die kleine Williamsturbine lieferte halt nur 1040 kp Schub. Aber es reichte für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 550 km/h auf der 36900 km langen Reise. (Damit halten Dick Rutan und Jeanna Yeager immer noch den im Jahr 1986 aufgestellten Streckenrekord im Nonstop-Flug von 40200 km).

Watch your fuel reserves!

Die Besatzung von Virgin Airways übernahm ihre A340-600 in Hongkong und wurde darüber orientiert, dass es auf dem vorhergehenden Flug Probleme mit dem Fuel control monitoring computer (FCMC) gegeben hatte. Auch jetzt musste sie bei der Flugvorbereitung beide FCMC sich aus- und einschalten, damit die Warnungen auslöschten. Kurz nach dem Start kam die Warnung «FCMC2 fault» erneut. Auf der Reiseflughöhe wurde versucht, diesen Computer wieder zu aktivieren. Die Warnungen verschwanden von den Bildschirmen, und die Besatzung nahm an, der FCMC1 habe als Master übernommen.

Unbemerkt von der Besatzung stoppte jedoch der automatische Transfer von Treibstoff vom Rumpftank in die Flügel tanks, von wo die Triebwerke gespeist werden. 5300 kg Kerosin waren noch im Rumpftank übrig geblieben. Erst über Holland manifestierte sich die kritische Situation, als das Triebwerk 1 seinen Geist aufgab, da der entsprechende Flügel tank leer war. Die Besatzung entschloss sich, nach Heathrow weiter zu fliegen, ohne offenbar die Situation richtig abgeklärt zu haben. Denn erst als auch das Triebwerk 4 unregelmässig arbeitete, wurden die Piloten der kritischen Treibstoffsituation gewahr und aktivierten den manuellen Modus, um den Treibstoff vom Rumpftank in die Flügel tanks zu pumpen. Der Motor 4 erholte sich. Trotzdem revidierte die Besatzung den ursprünglichen Entscheid, nach London zu fliegen, und die Maschine landete in Amsterdam.

Die Logik der FCMC verhindert den Computerwechsel vom Master (FCMC1) zum Slave (FCMC2), wenn Letzterer angeschlagen ist. Der FCMC1 war auch fehlerbehaftet, blieb aber per Design Master, ohne dass die Besatzung über den aktuellen, limitierten Zustand informiert wurde. Und der Computer, der die Warnungen über zu wenig Treibstoff in den Tanks generieren sollte, macht dies nur, wenn die vom FCMC gelieferten Werte plausibel sind. Waren sie aber nicht.

Airbus folgte der Empfehlung von Virgin an ihre Crews und empfiehlt heute, die Treibstoffsituation alle 30 Minuten zu kontrollieren. Und den Treibstofftransfer manuell zu beginnen, wenn weniger als 1500 kg im Flügel tank sind.

Viktoriasee als Frachtergrab

Innerhalb von einer Woche stürzten zwei Frachtflugzeuge in den Viktoriasee. Eine 31-jährige 707, die am 19. März auch beim zweiten Anflug auf Entebbe ungenügende Sichtverhältnisse vorfand, streifte mit dem Flügel einen aus dem Wasser ragenden Felsen und blieb, in drei Teile zerbrochen,

im flachen Wasser liegen, 400 Meter vor der Piste. Die Besatzung konnte das Flugzeug problemlos verlassen, wie es schon im Jahr 2000 der Fall war, als eine 707 fast ganz erhalten und nur mit den Frachträumen unter Wasser liegen geblieben ist. Die 707 der belgischen Cargo plus war in Ghana registriert, an Ethiopian Airways vermietet und unterwegs von Addis Abeba nach Lome. Der geplante Tankhalt in Entebbe war auf die hohe Lage des Flughafens Addis Abeba zurückzuführen, die die 707 leistungsmässig einschränkt.

Vier Tage später startete am Südende des Sees eine Ilyushin 76 auf dem Flughafen Mwanza, kam mit den geladenen 50 Tonnen Fisch nicht richtig vom Boden weg und stürzte in den See. Die 21 Jahre alte Maschine der Air Transport Inc. aus Moldawien hätte von Mwanza aus via Kharthoum und Benghazi nach Osijek fliegen sollen. Alle acht Besatzungsmitglieder fanden den Tod. Ob mangelnde Triebwerkleistung oder falsche Trimmung Ursache waren, wird gegenwärtig abgeklärt.

Aus 7E7 wird die Boeing 787

Es war nur eine Frage der Zeit, bis Boeing die unübliche Bezeichnung 7E7 durch den logischen Familiennamen 787 ersetzen würde. Die Firma hat die Bestellung von 60 Dreamliners durch die chinesische Regierung zum Anlass genommen, das Flugzeug offiziell «787» zu taufen.

Fast gleichzeitig präsentierte Boeing das erste, vollständig aus Kohlefasern hergestellte Rumpsegment. Es ist die Sektion 47, die von der Flügelhinterkante bis zum Ende des Druckdomes reicht und von der Form her das Komplizierteste sei.

«Wenn wir das bauen können, dann können wir alle Teile herstellen», meinte Walter B. Gillette, Vizepräsident von Boeing. Mit einer Länge von sieben Metern und einem mittleren Durchmesser von sechs Metern ist dieses Teil das grösste Kunststoffteil, das je hergestellt wurde. Mit Epoxydharz vorbehandelte Kohlenstoffbänder und -folien werden verwendet, wobei die Lagen je nach Beanspruchung der Zone variieren. Bis zu 70 Lagen wurden in Sektionen aufgetragen, wo Ausschnitte für Türen und Fenster gemacht werden müssen. Spanten, Stringer und Befestigungselemente sollen ebenfalls aus Kohlefaser bestehen.

Wie lange Boeing an diesem Rumpsegment gearbeitet hat, wurde nicht verraten, nur dass die Bandwickelmaschinen langsam eingestellt worden seien, damit der Prozess besser verfolgt werden könne. Das Aushärten im Autoklaven sei sehr genau von den involvierten Firmen Boeing, Alenia, Kawasaki und Vought überwacht und analysiert worden. Als Nächstes wird das Rumpfteil mit konstantem Durchmesser gebaut. Insgesamt sollen in der Prototypenphase 2005 sieben Teilstücke hergestellt werden, einige davon Duplikate, um die Reproduzierbarkeit zu testen. Belastbarkeit, Fehlertoleranz, Widerstandsfähigkeit und optimale Herstellung sollen Ende 2005 bekannt sein.

Die einzelnen Rumpsegmente werden schliesslich konventionell zusammengesteckt und mit Titanblechen und -nieten verbunden. Das Ganze muss ja dem Innendruck standhalten. Die endgültige Form des Dreamliners soll Mitte Jahr feststehen. Im Jahr 2007 soll bereits der Erstflug erfolgen.



Gewickelt statt genietet: Erstes Rumpsegment der Boeing 787.

Der Kunststoffumpf habe den Vorteil, dass er gegenüber Beschädigungen von aussen (durch Passagierbrücken, Cateringwagen, Highloader etc.) unempfindlicher sei: Nur flicken, wo die Struktur verletzt ist. «If you can't see damage, you don't have to make repairs,» sagt 787 Chief Mechanic Chris Tasche. Die Wartungszyklen könnten angehoben werden, von heute 500 (Boeing 767) oder 700 (A330) auf 1000 Stunden, aber auch der D-Check müsse nicht mehr nach sechs Jahren, sondern erst in zwölf Jahren erfolgen.

Die Triebwerkaufhängung an den Flügeln ist so gebaut, dass wahlweise das GE- oder Rolls-Triebwerk montiert werden kann. Dies dürfte für die Leasingfirmen interessant sein, die die Kunden dadurch viel individueller bedienen können. Die Triebwerke haben kein Bleed-System mehr, liefern also keine Druckluft, dafür mit je zwei 250-kVA-Generatoren viermal mehr elektrische Leistung als bisherige Motoren. Die mit einem Propylen-Glykol-Gemisch gekühlten Generatoren können als Motoren für den Triebwerkstart verwendet werden. Die Air Conditioning und damit die Druckkabine werden mittels vier Elektromotoren betrieben. Dies sei viel einfacher und spare Gewicht, sagen die Techniker. Die Frachträume werden bei Bedarf elektrisch beheizt. Ebenso werden die Flügel bei Vereisung mit Strom statt heisser Triebwerksluft beheizt, was rund 100 kVA Leistung benötige, aber als Installation viel leichter sei. Das Unterhaltungssystem wird auf Wireless-Technik basieren.

Das Hydrauliksystem besteht einerseits aus drei unabhängigen 5000-psi-Leitungen (wie bei der A380) und andererseits aus lokalen, elektro-hydraulischen Einheiten. Zwei Hydrauliksysteme werden mit einem 88-PS-Elektromotor betrieben, dem eine Triebwerkpumpe beisteht. Das dritte System verfügt über zwei Elektromotoren.

Die Flügel – nur der Prototyp wird in Seattle gebaut, die Serienproduktion geht nach Japan – sollen mehr oder weniger eine konventionelle Struktur mit Rippen, Holmen und Beplankungsteilen aus Kohlefaser erhalten. Damit die verschiedenen Teile der 787 «just in time» in Everett ankommen, will Boeing nächstes Jahr zwei 747 zu Spezialfrachtern umbauen.

Über das Leergewicht schweigt sich Boeing aus, doch soll es in der heutigen Phase innerhalb von 2,5 Prozent der Vorgaben sein. Das maximale Startgewicht soll zwischen 216 Tonnen bei der 223-plätzig Version 787-8 und 230 Tonnen für die 787-9 mit 259 Plätzen liegen. Die Reichweite bei einer Reisegeschwindigkeit von Mach 0,85 beträgt stolze 15700 km. Eine Version 787-3 für 296 Passagiere

und einer dafür verkürzten Reichweite von 6500 km wird zuerst fabriziert und an den Erstbesteller ANA in Japan ausgeliefert.

Airbus kämpft gegen Gewicht, Kosten und Zeitnot

Vier Jahre nach dem offiziellen «go-ahead» konnte Airbus am 18. Januar in einer dem Anlass entsprechenden, gigantischen Show das grösste Passagierflugzeug der Welt präsentieren. «Nur» 480 Passagiere bei Singapore Airlines oder 550 bei der Lufthansa können ab Sommer 2006 mit der A380 über eine Strecke von maximal 15000 km sehr edel reisen. Dieses schnellste aller Airbus-Flug-

einrichtungen, die von Doppelbetten über Casinos bis zu Fitnessräumen reichen. Fred Smith, Chef von FedEx, meinte, dass die A380 dem globalen Handel ungeahnte Impulse verleihen werde.

Airbus bleibt aber nicht viel Zeit zum Feiern, die Zeit drängt, und das Flugzeug ging bereits am Tag nach dem Roll-out zu den Vibrationstests. Der Erstflug war damals für Ende März oder Anfang April geplant, man wollte sich nicht auf ein Datum festlegen. Wenn diese «Rundschau» erscheint, sollte die Lufttaufe erfolgt sein.

Während des Luftfahrtsalons in Paris Le Bourget vom 13. bis 19. Juni wird die A380 der unbestrittene Star der Show



Obwohl geringfügig kleiner als die Triebwerke der 777, sind diese Trent-900-Motoren mit 35 Tonnen Schub und 2,9 Meter Fan-Durchmesser imposante Erscheinungen.

zeuge wird mit Mach 0,88 unterwegs sein. Politiker und Direktoren der Erstbesteller waren unter den 4500 Gästen, die das weisse Riesenflugzeug im Blitzlichtgewitter im Hangar bewundern durften. Gut gehütete Geheimnisse der Airlines sind weiterhin die zum Teil spleenigen Innen-

sein. Vier Flugzeuge mit Triebwerken von Rolls-Royce und The Engine Alliance (GE und Pratt & Whitney) werden schliesslich am 13 Monate dauernden Zertifikationsprogramm teilnehmen.

Von einem «Übergewicht» von rund fünf Tonnen wird gemunkelt, das die Airbus-



Grosses Flugzeug – grosse Gewinne? Über 250 der A380 müssen verkauft werden, bis der break-even erreicht ist.

techniker nun versuchen herunterzudrücken. Bei 560000 kg maximalem Abfluggewicht eigentlich ein unbedeutendes Prozent, möchte man meinen, aber über das Jahr hochgerechnet «schenkt es schon ein». Also müssen die 277000 kg Leergewicht abgespeckt werden, was erhöhten Aufwand und Zeitverlust bedeutet. Ein Beispiel dazu: Die Fensterrahmen sollen bei den Serienflugzeugen aus Kohlenstoffgewebe statt Aluminium hergestellt werden. Die Fluggesellschaften befürchten aber nun, dass dadurch die Farbe abblättern könne. Sie warnen davor, jetzt hektisch Änderungen zu beschliessen, ohne die Kunden zu fragen.

1,6 Milliarden Dollar Mehrkosten könnte die Entwicklung der A380 verursachen, über 10 Prozent über dem ursprünglichen Budget. Der gefallene Dollarkurs hat hier Spuren hinterlassen, aber auch die zum Teil aufwändigeren Konstruktionen als ursprünglich vorgesehen. Somit dürfte die Hoffnung, nach 250 ausgelieferten Flugzeugen die Gewinnschwelle erreichen zu können, illusorisch sein. Der Produktionsplan sieht vor, dass ab 2008 monatlich vier A380 gebaut werden.

Boeing braucht Geld

Darleen Druyun war in Washington zuständig für die Vergabe militärischer Aufträge, als sie mit einem hochrangigen Finanzdirektor von Boeing Jobgespräche hatte, die im letzten Jahr in einer gut dotierten Anstellung mündeten. Lockheed klagte deshalb wegen eines in diesem Zeitraum an Boeing vergebenen Raketenauftrages. Darum ist Druyun heute im Untersuchungsgefängnis, und Boeing musste nicht nur die Annullierung des Tankerauftrags über 100 geleaste Boeing 767, sondern auch weiterer militärischer Programme in Kauf nehmen. Die Programme werden neu ausgeschrieben. Dies könnte in einem Auftragsverlust von 5 Milliarden Dollar enden.

Als Geldbeschaffung verkauft Boeing jetzt Immobilien. Es wird zwar betont, die Ideen seien bereits 2004 diskutiert worden, aber der Verkauf einer Produktionsstätte in Wichita, Kansas, an die kanadische Onex sowie des Raketenmotorherstellers Rocketdyne an Pratt & Whitney wurde erst Ende März publik. In Wichita werden heute Bestandteile der 737, 747, 767 und 777 gebaut, und für die 787 laufen bereits Vorbereitungen. Onex kaufte die nur zu 50 Prozent ausgelastete Fabrik für 1,2 Milliarden Dollar und will noch einmal so viel hineinstecken. Künftig sollen auch andere Flugzeugteile dort hergestellt werden, Onex denkt an eine Zusammenarbeit mit Bombardier und Airbus. So

könnten dereinst die Flugzeuge der Konkurrenten unter dem gleichen Dach heranwachsen. Airbus sucht in den USA sowieso Fertigungshallen für den Zusammenbau des Tankflugzeuges A330.

Jebel Ali Airport

21,7 Millionen Passagiere wurden letztes Jahr auf dem Flughafen Dubai International gezählt. Dieses Jahr werden vier Millionen mehr erwartet. Höchste Zeit also, den Ende der 80er Jahre erstmals grosszügig ausgebauten Flughafen wieder aufzumotzen. Die Scheichs stellen 4,1 Milliarden Dollar dafür zur Verfügung. Doch bereits zeigen sich Schwierigkeiten, ungehindert zu expandieren: Strassen, Häuser und Industrien sind rund um den Flugplatz entstanden.

Deshalb wurde im Februar 40 Kilometer südlich der Spaten in den Sand gerammt, um den Jebel Ali Airport zu bauen. Unbescheiden, wie die Leute dort sind, sollen dereinst sechs Pisten gebaut sein und die Gebäude für jährlich 180 Millionen Passagiere ausgelegt werden. Rund um Jebel Ali liegt der am schnellsten wachsende Businessdistrikt, und der grösste Hafen der Emirate befindet sich auch dort. Nicht umsonst hat Emirates A380-Frachter bestellt. Bereits heute werden 1,1 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen.

Bis 2006 soll in Jebel Ali die erste Piste in Betrieb genommen werden. Vorerst soll nur die Frachtoperation stattfinden, mit einer Kapazität von 300000 Tonnen pro Jahr. Später kommen Low-cost-Charterflüge hinzu und dann der Linienverkehr. ■

Fullstop: Henry Lüscher hört auf

27 Jahre sind eine lange Zeit. Vergleichbar mit einer Pilotenkarriere. Vor 27 Jahren, in seinem zweiten Dienstjahr, hat Henry Lüscher seinen ersten Artikel für die «Rundschau» verfasst. Es war eine satirische Betrachtung über die Gepflogenheiten eines Chefpiloten, der herrenlose Crewbags auf aktualisierte Revisionen überprüfte (nein, er arbeitet heute nicht beim BAZL!). Es folgten viele mehr. Henry gehörte seit Frühling 1981 offiziell zum «harten Kern» des Redaktionsteams der AEROPERS-«Rundschau». Keine Ausgabe ohne einen Beitrag aus seiner Feder. Seine Texte waren geprägt von Tiefgang und Biss, angereichert mit einer gehörigen Portion Schalk. Er hat manches Redaktionsteam und etliche politischen Stürme erlebt. Seit 1991 betreute Henry das Kaleidoskop. Auf ihn war stets Verlass. Pünktlich zum Redaktionsschluss schickte er sein «Megabyte-bepacktes Powermail» und beschäftigte damit meinen Laptop dermassen, dass mir bisweilen eine längere Auszeit vergönnt war. Seine Rubrik besass viele Anhänger. Umfragen haben gezeigt, dass er mit seinem Mix aus allerlei Geschichten und Fakten aus dem internationalen Aviatik-Geschehen den Geschmack der Leserschaft vorzüglich trifft. Das heute erscheinende Kaleidoskop ist quasi Henrys «Abschlussarbeit» – Fullstop.

Denn Henry hat sich entschieden, «sein» Kaleidoskop an den Nagel zu hängen! Diverse Gründe haben ihn dazu bewogen. Nach dem Swissair-Grounding im Jahre 2001 gehörte er zur Gruppe der über 52-jährigen Piloten, welche die Firma verlassen mussten. Seither engagiert er sich in verschiedenen Airlines und Projekten in- und ausserhalb der Schweiz. Er meint: *«Ich denke, mein Rückzug kommt goldrichtig, denn mit der Übernahme durch die Lufthansa wird ein neues Kapitel Swiss(air) – AEROPERS aufgetan, das ich nur als Zaungast wahrnehme. Also kann ich nicht mitreden in diesen Dingen. Obwohl dieses national bewegende Ereignis die internationalen Nachrichten aus Airbus- oder Boeing-Zentralen kaum berühren dürfte – die Karawane zieht weiter! Und wackelt höchstens mit der Schwanzspitze. Ich wünsche der AEROPERS weiterhin viel Erfolg. Auch wenn ich bei einigen Entscheiden persönliche Nachteile erfahren und schlucken musste, habe ich ihr immer die Treue gehalten.»*

Wir bedauern Henrys Abgang ausserordentlich, haben jedoch Verständnis für seine Situation.

Einen Nachfolger für einen so verdienten und erfahrenen Mitarbeiter zu finden ist nicht einfach. Umso mehr freuen wir uns über die Bereitschaft von Zbigniew Bankowski, F/O A320, in unserem Team mithelfen zu wollen. In welcher Form genau seine Rubrik daher kommen wird, ist zurzeit noch offen. Wir wünschen «Zbig» viel Spass und Erfolg bei der immerwährenden Suche nach aviatischen Informationen und Geschichten.

Bei Henry bedanken wir uns ganz herzlich für sein vielfältiges Engagement. Die «Rundschau» verliert mit ihm ein engagiertes Schreiberherz und einen Vollblut-Aviatiker. Alles Gute für die Zukunft!

Dieter Eppler



In Remembrance

Mike Fraser

1953 – 2005

It is with deep sorrow that we learned of the loss of our colleague and long-standing active member, Mike Fraser. Mike lost his battle with cancer, but he fought it with the same determination and resolution he brought to our profession.

Mike was a member and chairman of our Air Safety Committee for over twelve years. His work in numerous international aviation safety forums brought international best practice into our workplace as well as making AEROPERS a respected member in the safety community. As an instructor, he helped to ensure that these best practices became part of our training curriculum. Mike's command of the English language made him a «most-wanted» man for the company to develop and translate documentation and for the Swiss BfU in the translation of official accident reports. His experience and organizational skills guided us through our most difficult task, our participation in the investigation of Swissair 111.

A sense of direction and purpose is what Mike brought to our profession. He consistently reminded and stressed the importance of our work as professional pilots and association representatives. «Remember who we are doing this for» and «Are we representing our membership?» were always Mike's approach to line operations as well as committee work. His dedication was an inspiration to those around him. We cannot replace it – let us remember it.

Folgende Aktiv- oder Passivmitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Jakob Zuberbühler

14.06.1929 – 19.03.2005
ehemaliger Flight Engineer

Mike Fraser

18.03.1953 – 08.02.2005
CMD MD11

Emil Ehrat

«Mungo»

15.03.1931 – 10.04.2005
CMD DC-10
pensioniert am 31. März 1989

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

TERMINE & MITTEILUNGEN

Pensionierten-Stamm

Daten: 26. April 2005

31. Mai 2005

28. Juni 2005

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, 26. Mai 2005

Schluefweg Kloten, 19.00 Uhr (Apéro ab 18.00 Uhr)

Gast: Christoph Franz, CEO SWISS Int. Air Lines

«60 Jahre AEROPERS»

Samstag, 12. November 2005

Hotel Mövenpick, Regensdorf, ab 17.00 Uhr

Vorstandswochen Amtsjahr 2005

23.–27. Mai 2005

19.–24. Juni 2005 (inkl. Vorstandsseminar)

25.–29. Juli 2005

22.–26. August 2005

Öffnungszeiten airjob.ch

2.–4. Mai 2005

6.–8. Juni 2005

4.–6. Juli 2005

jeweils 9.00–13.00 Uhr

GELESEN

Von Viktor Sturzenegger, CMD A330/340



Weltumsegler

An den Beginn seines zweiten Buches stellt Otti das Ende – die Ankunft nach fünfjähriger Weltumsegelung am 13. Juli 2003 in Trinidad. Die ersten Jahre hat er für uns in «Hasta Bananas» als «Amouröses Segelabenteuer in der Südsee» festgehalten, im Untertitel des zweiten Buches darf man die amouröse

Komponente wohl zwischen den Zeilen vermuten: «Segeln, wie es am schönsten ist» lautet Ottis Devise hier.

Kaum beginne ich zu lesen, sehe ich Otti vor mir, ob in Pilotenuniform oder bequemem Pullover – seine strahlende, auf die Leute (ganz sicher die weiblichen) zugehende Art, unter seinen immer noch dichten Locken verschmitzt zu lächeln – so war er sicher auch in der Südsee gut aufgehoben, wo die Menschen bekanntermassen aufgeschlossen und freundlich sind.

Nicht nur segelnd, sondern auch immer wieder die Umgebung der angelaufenen Häfen erkundend, ist Otti «munterwegs». Dies möge folgender Auszug belegen: «Zwei Tage verbringe ich mit einer Wilderness-Tour im Litchfield National Park (in der Nähe von Darwin, Anm. VS). Wir sind 20 Personen im Bus, darunter auch Pia, eine frühere Swissair-Flugbegleiterin aus Goldach. Unser Chauffeur und Betreuer heisst Bob. Dieser Park ist für seine spektakulären Wasserfälle und unberührte Natur bekannt. Am ersten Tag können wir viermal im plätschernden Wasser baden. Beim Abendessen – dazu wird sogar kühler Weisswein kredenzt – geniessen wir auf einem Hügel den Sonnenuntergang. Dann singen wir am Lagerfeuer zu Gitarrenklängen. Wir nehmen sogar, bis zum Hals im Wasser suhlend und Bier schlürfend, ein Mitternachtsbad in einem natürlichen Pool, an dem Bob einige Kerzen aufgestellt hat. Die Nacht verbringen wir unter freiem Himmel, durch ein Netz von Moskitos geschützt.» Ihr seht, Ottis Art, das Leben zu geniessen, hat sich auch auf der Weltumsegelung kaum verändert.

Immer wieder tauchen alte Bekannte Ottis aus der Swissair-Zeit auf und bleiben ein Weile bei ihm. Prominent Urs von Schroeder, dessen neuesten Band mit Erzählungen ich an dieser Stelle auch vorstellen konnte, der sich durchaus nicht nur literarisch in Ottis Reise einbringt, sondern eigentlich als Koch anheuert. Allerdings sind Tagebuchnotizen von Schroeders am Ende jedes Kapitels kursiv abgedruckt und bringen so eine zweite Perspektive in die Reiseerzählung – zum Beispiel so: «Otti hat die Hast abgeschützt, die uns zivilisatorische Menschen versklavt. Er hat zu jener

Gelassenheit gefunden, die wir uns so oft wünschen und von der wir träumen. Es ist ihm völlig egal, ob wir in fünf, zwölf oder dreissig Tagen ankommen. Das macht für ihn keinen Unterschied. Denn was sind schon fünf, zwölf oder dreissig Tage? Der Weg sei das Ziel, sagt er immer wieder.»

Kommunikation ist Otti wichtig, und so lernt er vor der Ankunft an einem neuen Ort, die wichtigsten Sätze in der dortigen Sprache auszudrücken. Schwaches, nicht angesprochenes Heimweh zeigt er, wenn ihm die Button Strait in Indonesien fast wie der Rhein erscheint

Im zweiten Kapitel erfahren wir, dass Ottis Reiselust durchaus Familientradition hat. Vorfahren betrieben auf Celebes schon Perlenfischerei oder waren in Konstantinopel Gesandte des deutschen Kaisers – und schon sein Ahne Felix Schmid hat gedichtet.

Segeln ist launenhaft; mal ist es ein Segel, das reisst und geflickt werden muss, mal versagt die Technik – doch Zeit spielt ja für Otti keine Rolle. Seine Mitreisenden, oft Paare, die einmal sogar anlässlich der Überquerung des Äquators vor Otti das Eheversprechen schwören, kommen auch in den vielen Bildern, die den Text farbig ergänzen, vor und sorgen zwischen Phasen von Einsamkeit für Unterhaltung. Familienmitglieder wechseln mit neuen und alten Freundinnen und Freunde an Bord der «Hasta Manana» ab, bis Ottis langjährige Teilzeitfreundin Susi wieder einmal für einen actionreichen Monat mit Klettern und anderen abenteuerlichen Tätigkeiten aufwartet. Regatten und Geburtstagsfeiern reihen sich in bunter Folge aneinander.

«Otti, pass uff!» mahnt seine Mutter aus dem Altersheim, als sie gerade in den «Schaffhauser Nachrichten» über die Seeräuber in den Gewässern der Philippinen, Indonesiens und Thailands gelesen hat. Er begegnet allerdings nicht wirklichen Seeräubern, doch scheint eines von Ottis Hobbys das Verlieren von Portemonnaies zu sein, sei es durch Unachtsamkeit oder einfachen Diebstahl.

Die Jahre, von denen Otti berichtet, sollten ja die letzten «seiner» Swissair bedeuten. Immer hält er sich im Bild, verfolgt die Ereignisse in den verfügbaren Medien – fern und doch nah. In Kapstadt wird Otti dann, nach eigenem Wortlaut, seinen Prinzipien untreu und segelt mit einem Mann (U. v. Schroeder) zusammen über den Atlantik gen Brasilien – sein (M)otto: «Kein Wasser in den Rhein tragen», ist dafür eine günstige Erklärung.

Mit diesem zweiten Buch hat Otti erklärterweise nicht nur die Erzählung seiner Weltumrundung abgeschlossen, sondern auch seine schriftstellerische Karriere. Also kein weiteres «Hasta Luego» zwischen Buchdeckeln? Bei Otti kann man das nie wissen...

Otti Schmid:

Hasta Luego! Segeln, wie es am schönsten ist

T.O.P. Books GmbH, Neuhausen am Rheinfall, 2004

ISBN 3-9521225-9-9

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Jeden 1. Mittwoch im Monat: **live@WINGS**

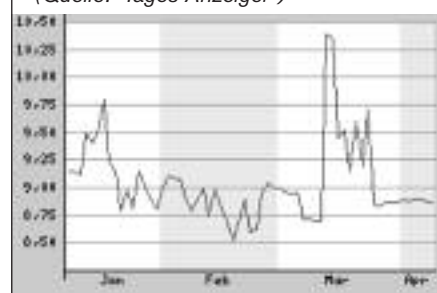
4. Mai: Acoustic Jazz mit Christoph *Siegrist Group*

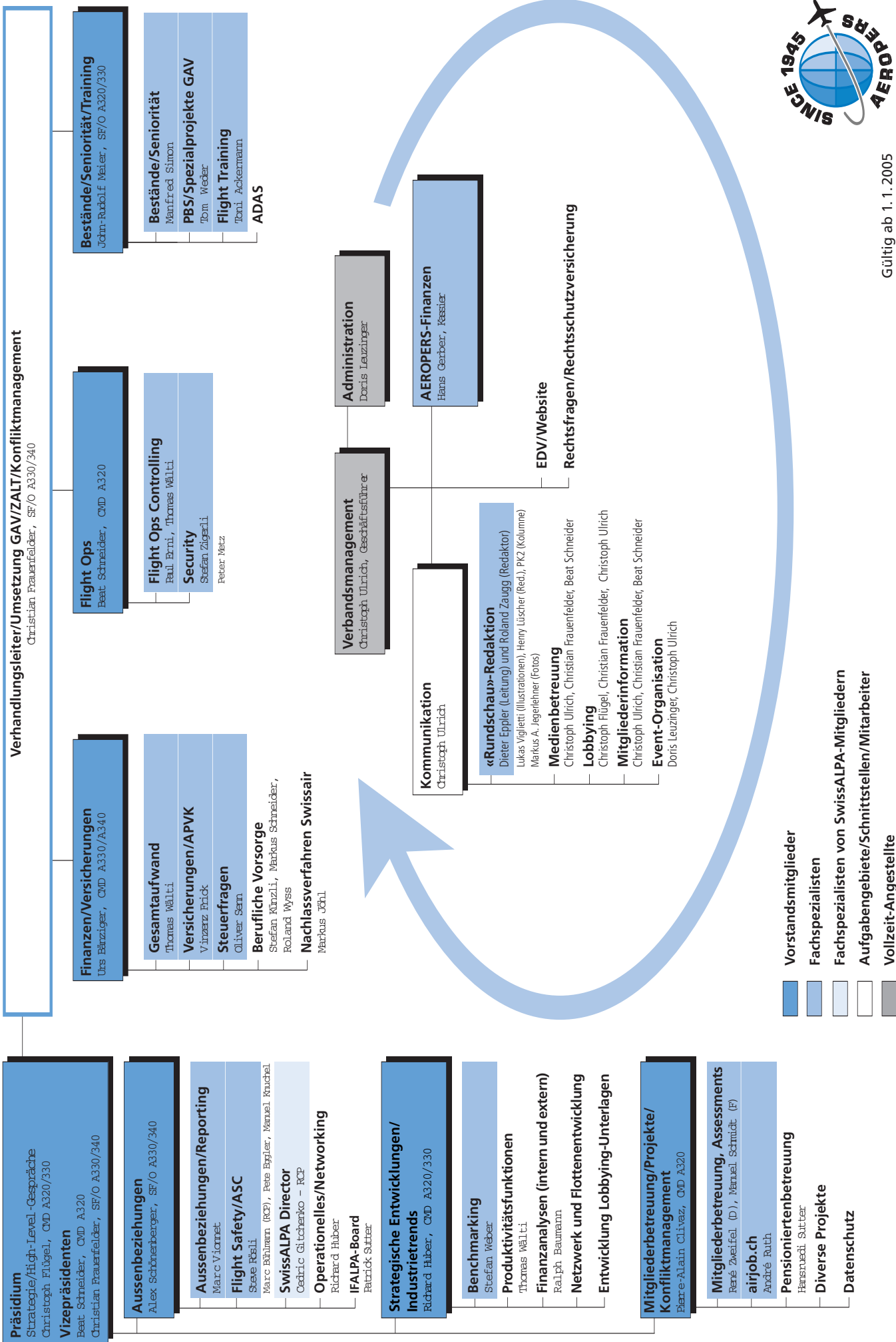
1. Juni: Akustisch-sanfte Musik mit *The Cracks*

www.wings-lounge.ch

**Kursverlauf der SWISS-Aktie
Januar 2005 bis April 2005**

(Quelle: «Tages-Anzeiger»)





Gültig ab 1. 1. 2005

Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

Herausgeber

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

Druck

Akeret AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf, Telefon 044 801 80 10
Fax 044 801 80 11, E-Mail akeret.ag@bluewin.ch

Format

A4 (210 x 297mm); Satzspiegel: 184 x 268mm

Drucktechnisches

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

Programme

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

Druckverfahren

Offset

Redaktion

Ein Team von Pilotinnen und Piloten und der Geschäftsführer des Verbands

Auflage

3000 Exemplare

(Leserschaft: 750 aktive Pilotinnen und Piloten, 1000 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen, Behörden, Medien usw.)

Erscheinungsweise

Sechsmal im Jahr (Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember)

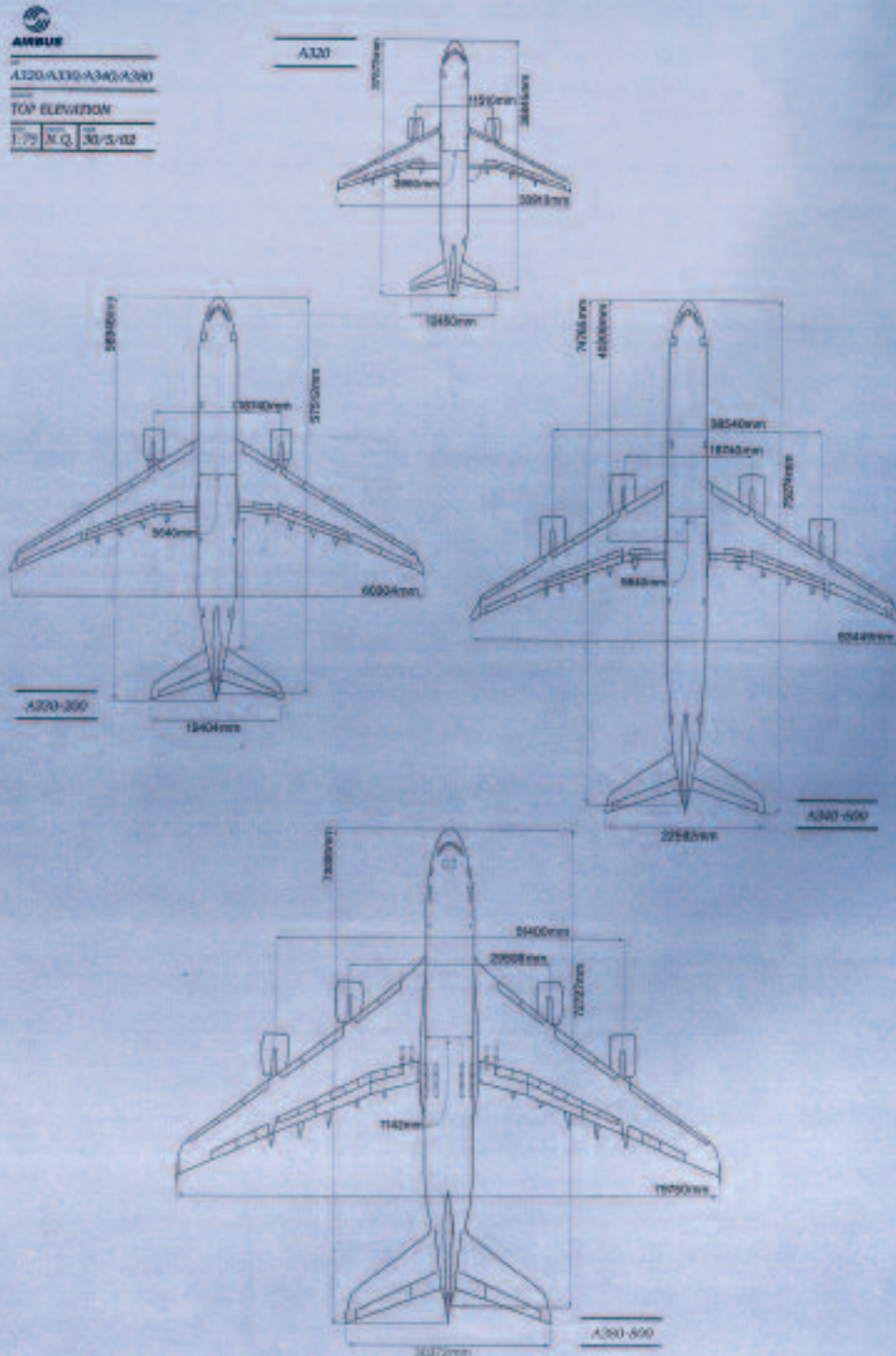
Tarif in CHF	1-mal	3-mal	6-mal
Umschlag Ganze Seite (4-farbig)	1500.-	4000.-	7000.-
Ganze Seite 184 x 268 mm (einfarbig)	850.-	2250.-	4200.-
Format A (½ Seite) 184 x 134mm (einfarbig)	500.-	1300.-	2400.-
Format B 121 x 89 mm (einfarbig)	425.-	1065.-	2125.-
Format C 58 x 89 mm (einfarbig)	350.-	875.-	1750.-
Format D 121 x 51mm (einfarbig)	350.-	875.-	1750.-
Format E 58 x 51mm (einfarbig)	200.-	500.-	1000.-

Preise exkl. MwSt.

P.P. **A**

8600 Dübendorf

www.airbus.com



Airbus, its logo and product names are registered trademarks.

One pilot fits all.

Thanks to fly-by-wire technology, the flight deck, flight procedures and handling characteristics on Airbus planes are virtually identical. The same goes for our aircraft systems and maintenance programs. So everything from training pilots to managing spare parts is easier and more cost-efficient. Obviously making our planes the smart choice. **Airbus. Setting the standards.**

