



Herzlich Willkommen im Pilotenkader der SwissAirways VA!

Du hast dich entschlossen, bei einer der führenden virtuellen Airlines als Pilot mitzuwirken. Mit diesem Dokument möchten wir dir den Einstieg in das Airlineleben bei der SwissAirways VA (nachfolgend SAY genannt) erleichtern.

Pilot sein bei der SAY soll in erster Linie Spass machen. Wie im realen Leben gilt es aber auch bei uns einige Regeln einzuhalten. Damit dir dies möglichst einfach fällt, haben wir dieses Dokument geschaffen, mit dessen Hilfe du die meisten Probleme bereits lösen können solltest. Klar kann man aber nicht jeden Fall abdecken, und darum möchte ich dir ans Herz legen, dass du dich in unserem Forum registrierst. Wir haben da eine spezielle Ecke für alle möglichen Probleme, und in der Regel bekommt man da innert einer meist kurzen Frist auch eine hilfreiche Antwort. Meistens ist die Hilfe via Forum schneller als ein direktes Mail an einen von uns.

Zur Zeit unterstützen wir noch zu 100% den Microsoft Flugsimulator 2004 (FS9). Unterstützen heisst, dass unsere Simulation auf diesem Flugsimulator beruht. Wir haben noch nicht zum neuen Flugsimulator X (FS10) gewechselt, weil wir der Meinung sind, dass es da noch zuwenig gute Freeware-Produkte gibt. Trotzdem kann man aber mit dem FS10 für uns fliegen. Wir haben eine Liste (siehe Anhang) zusammengestellt, mit Freeware-Flugzeugen die wir für okay betrachten, allerdings erreichen diese nicht die Qualität der FS9-Produkte.

Stellen wir als erstes mal sicher, dass wir am richtigen Ort sind und die nachfolgenden Punkte auch richtig verstehen können. Du hast dich bei uns angemeldet und bist aufgenommen worden. Mit dem Eintrittsmail hast du den Link zu diesem Dokument erhalten und liest dies nun aufmerksam durch.

Deine Karrierestufe:

Bei einem normalen Einstieg als Pilot bist du nun Second, und damit zu unterst in der Karriereleiter. Es gilt nun durch Flüge die notwendigen Stunden für eine Beförderung in unserem Karrieresystem zu sammeln. Ganz wie im realen Pilotenleben gilt es auch hier, die Berechtigung für grössere und schwerere Flugzeuge zuerst zu erlangen. Am Anfang stehen dir noch nicht so viele Flugzeuge zur Auswahl und diejenigen, welche du pilotieren darfst, sind meistens kleine Commuterflugzeuge oder eben Regionaljets oder –props.

Als „2nd Officer“ bist du berechtigt, folgende Flugzeuge zu pilotieren:

- ATR 72
- Embraer 170
- Beech B1900C
- Sowie die meisten Flugzeuge der Classic Lines und BFD.

Die genaue Liste der Flugzeuge findest du unter:

<http://swissairways-va.ch/statistik/karriere.php>

Es gibt bei uns insgesamt 4 Karrierestufen (2nd Officer, 1st Officer, Captain und Senior Captain), in welche alle unsere Flugzeuge eingeteilt sind. Grundsätzlich kann man sagen, dass in der ersten Stufe die Regionalflotte vertreten ist. Danach kommen die Kurz-, Mittel- und Langstreckenflugzeuge. Aber auch hier gilt: Ausnahmen bestätigen die Regel!

Mit dem Rang eines Senior Captain darf man sämtliche Flugzeuge fliegen, um aber den Anreiz weiter zu erhalten, haben wir drei Zusätze zum Senior Captain geschaffen: Diese werden nach Flugstunden überreicht und heissen Senior Captain 500, 1000 und 2000. Wie die Namen schon verraten, werden diese Stufen bei 500, 1000 und 2000 Flugstunden verliehen. Da es sich hier nur um „Prestige“-Stufen handelt, gibt es aktuell keine neuen Privilegien dazu.

Die Flugzeuge:

Grundsätzlich wird unsere Flotte so zusammengestellt, dass alle Flugzeuge als Freeware zu haben sind. Deshalb haben wir keine Payware-Flugzeuge à la PMDG oder Level-D im Einsatz. Wir bieten aber wenn immer möglich ein Zusatzadd-on zu den Paywareflugzeugen an, damit diese auch im SAY-Look geflogen werden können. Selbstverständlich kann man die Payware-Flugzeuge verwenden, vorausgesetzt, wir haben diese Typen in unserer Flotte. Es ist also möglich für die Flüge der A320 die PSS A320 zu benutzen. Allerdings ist es nicht gestattet, dafür die PSS A319 oder die PSS A321 zu verwenden. Ebenfalls ist es nicht gestattet, für unsere B737-700C der Fracht, die PMDG 737-6/8/9 zu verwenden. Man kann die PMDG 737-700 verwenden, weil dies derselbe Typ ist. Ich denke, das Prinzip ist klar. Falls mal Unklarheiten oder Unsicherheiten entstehen, ob man ein Payware-Flugzeug benutzt werden darf oder nicht, einfach schnell ins Forum schauen oder ein Mail senden.

Alle Flugzeuge findest du im Downloadbereich der SAY Homepage:

<http://www.swissairways-va.ch/downloads/fleet.php>

Wie gesagt, alle unsere Flugzeuge sind Freeware und kosten nichts. Da wo es lohnenswerte Payware-Addons gibt, haben wir nach Möglichkeit ein Zusatz gemacht, um die Payware-Flugzeuge in unserem Design zu fliegen.

Die Flüge:

Als nächstes gilt es einen Flug auszuwählen. Hier stehen gleich fünf Abteilungen zur Auswahl. Dies wären im Einzelnen:

- Linienflüge (Passagierflüge)
- Frachtflüge
- Charter Service
- Classic Lines
- Bush Flying Division (BFD)

Grundsätzlich kann jeder Pilot bei allen Abteilungen fliegen. Massgebend ist jeweils immer die aktuelle Karrierestufe und die damit erlaubten Flugzeugtypen. Je Höher die Stufe, desto mehr Flugzeugtypen stehen zur Auswahl. Ich möchte jetzt schnell auf die einzelnen Abteilungen eingehen und die Spezialitäten aufzeigen.

Linienflüge (Passagierflüge)

Dies ist sicher die Abteilung, welche man sich als erstes bei einer virtuellen Airline vorstellt. Dies ist auch die Abteilung, die seit bestehen der SAY schon dabei ist. Oder anders gesagt, die SAY wurde damals als reine Passagierairline gegründet und simuliert. Die anderen Abteilungen sind erst danach dazu gekommen. Es erstaunt da auch nicht, dass die meisten Piloten auch nur Passagierflüge machen wollen. Für mich ist das eigentlich erstaunlich, da man als virtueller Pilot ja keinen Unterschied merkt, welche Ladung hinten drin ist. Man merkt aber ganz sicher welchen Flugzeugtyp man fliegt. So kommt es für mich nicht darauf an, ob ich einen Passagierflug oder einen Frachtflug oder was auch immer mache, solange ich den von mir gewünschten Flugzeugtyp fliegen kann. Dies soll ein Aufruf sein, auch die anderen Abteilungen zu berücksichtigen und auch deren Flüge zu probieren. Denn in allen Abteilungen wird gewissenhaft gearbeitet und ein möglichst Attraktives Programm geboten.

Hier wird der Schwerpunkt auf Airbus Flugzeuge gesetzt. In der letzten Flottenreform wurde festgelegt, dass im Passagierbereich auf Airbus, und im Frachtbereich auf Flugzeuge von Boeing gesetzt wird. Das vorallem aus dem Grund, dass die Abteilungen sich nicht gegenseitig die Piloten streitig machen. Mittlerweile kann man es nicht mehr so klar trennen, aber im Grossen und Ganzen ist es immer noch so.

Die Passagierflüge konzentrieren sich vor allem auf zwei HUB's. Zum einen fliegt der Grossteil der Passagierflotte von Zürich aus. Da die SAY Zürich als Homebase hat, gehen logischerweise die meisten Flüge auch von diesem Flughafen aus. Da vor einiger Zeit von Pilotenseite her der Wunsch geäussert wurde, auch auf anderen Kontinenten vermehrt zu fliegen, wurde ein zweiter HUB in den USA eröffnet. Wir haben Houston (KIAH) gewählt und mittlerweile haben wir auch da schon einige Flugzeuge stationiert. Leider wird das Angebot von Houston nicht so oft genutzt, wie wir uns es erhofft hatten, und darum blieb es bis zum jetzigen Zeitpunkt auch bei diesem einen Zusatzhub.

Um Linienflüge zu machen, musst du als erstes den Linienflugplan konsultieren. Du findest ihn hier: <http://www.swissairways-va.ch/dispatch/linie.php>

Frachtflüge

Die Cargo-Abteilung soll als Ergänzung zu den Passagierflügen angesehen werden und nicht als Konkurrenz. Um das Angebot nicht zu gross zu mischen, werden hier vor allem Boeing Flugzeugtypen eingesetzt.

In der Frachtabteilung werden die Flüge zum einen als normale Linienflüge geflogen, welche analog zu den Passagierflügen auf einem Flugplan beruhen. Der Flugplan wird jeweils zweimal im Jahr gewechselt. Zum anderen gibt es noch ein attraktives Angebot von Charterflügen, welche jeweils als einmalige Flüge durchgeführt werden und von den Piloten einzeln gebucht und geflogen werden können. Ebenso ist es möglich, dass jeder Pilot solche Flüge selber erfindet und der Frachtabteilung meldet. Diese werden dann als Charterflüge ins Angebot aufgenommen.

Charter Service

Hier haben wir ein etwas anderes Konzept gewählt als bei den anderen Abteilungen. Um den Piloten ein wenig entgegen zu kommen, die grossen Wert auf gut umgesetzte Payware Flugzeuge legen, fliegen wir hier ausschliesslich mit diesen. Das Konzept sieht dabei vor, dass man mit einem kleinen Flugzeug startet und dann erst nach gewissen Stunden ein grösseres Flugzeug hinzugefügt wird. Es gibt jeweils nur ein Flugzeugtyp pro Kategorie. Wir setzen pro Kontigent also nur fünf Flugzeuge ein. Wir haben hier in Europa angefangen und stehen mittlerweile kurz vor dem Langstreckenflugzeug. Sobald dann das letzte Flugzeug eingeführt wurde und die dafür nötigen Flugstunden absolviert wurden, wird auf den nächsten Kontigent erweitert. Da geht das ganze dann wieder von vorne los.

Die Flugzeugtypen werden jeweils von den Piloten mittels Abstimmung gewählt. Jeder kann also direkt Einfluss auf die Flotte des Charter Service nehmen.

Die Flüge können von den Piloten frei gewählt werden, beruhen also nicht auf einem starren Flugplan. So ist den Piloten eine grosse Freiheit bei der Flugplanung gegeben, welche in den beiden Linienabteilungen so nicht möglich ist.

Classic Lines

Wie es der Name schon sagt, wird hier auf Oldtimer gesetzt und damit etwas Nostalgie in die Simulation eingebracht. Das Ziel ist ganz klar die alten Flugzeuge zu würdigen, und den jungen Piloten näher ans Herz zu legen. Mit den in der Classic Lines eingesetzten Flugzeugen wurde mehrheitlich Pionierarbeit geleistet und wir wären heute in der Fliegerei nicht soweit, wenn früher die Pioniere nicht soviel Arbeit für uns geleistet hätten.

Die Flüge der Abteilung sind mehrheitlich frei Planbar. Hinzu kommen aber auch festgelegte Touren oder Flugpläne für einzelne Flugzeugtypen. Die Crew gibt sich hier sehr grosse Mühe, das Angebot möglichst gross und Unterschiedlich zu halten. Die Classic Lines ist also für jeden Pilot, welche auch mal mit einem sogenannten „Uhrenladen“ fliegen wollen einen Ausflug wert.

Bush Flying Division (BFD)

Die BFD liegt ihr Einsatzgebiet hauptsächlich auf die grossen Weiten von Kanada und Alaska. Das Angebot basiert auf einzelnen Flugzeugtypen mit festgelegtem Einsatzradius. Teilweise werden auch Flüge zum nachfliegen erstellt, und diese gilt es dann zu meistern. Man muss hier nicht erwähnen, dass es sich um Buschflieger handelt. Also nichts mit Autopilot und automatische Schubregelung. Ebenso wenig gibt es ein Flight Management System sondern einzig Checklisten und die Sicht nach draussen. Es gilt hier nach Sicht zu navigieren und den Weg zu finden. Ein wahres Abenteuer also ☺

Flüge Allgemein

Hat man sich für einen Flug entschieden, kann man diesen via Dispatchcenter->Flüge planen auswählen und planen lassen. Klickt man auf diesen Link, erscheint eine Liste mit allen Linienflügen von uns. Man muss sich den gewählten Flug suchen und dann auf den Link [auswählen] ganz rechts klicken. Bei der nächsten Auswahl kann man nur auf [automatisch] klicken, der andere Link funktioniert noch nicht. Man kommt zu einer kurzen Zusammenfassung des Fluges und hat darunter zwei Optionen. Als erstes empfehle ich, auf den Link [diesen Flug speichern>>] zu klicken. Damit werden die relevanten Daten für das spätere Posting des Fluges zwischengespeichert und man muss nachher nur noch ein paar Daten eintragen. Haben wir den Flug gespeichert, klickt man noch auf den Link [zum Flugplan & Loadsheet>>]. Man bekommt dann ein OFP (Operational Flight Plan) angezeigt, welchen man ausdrucken kann. Momentan erscheinen da nicht so viele Daten, aber in Zukunft sollte auch die Route und eine kleine Fuelberechnung angezeigt werden. Ausserdem kann man den OFP auch dazu benutzen, Notizen während des Fluges zu machen. So hat man alles auf einem Blatt und nicht auf x Notizzettel verteilt.

Notieren musst du dir während des Fluges vorallem zwei Sachen, den Treibstoff und die Zeit. Am besten schreibst du dir den Treibstoffstand vor dem starten der Triebwerke auf und dann wieder nach abstellen derselben. Die Differenz dazwischen ist dann der Verbrauch den man anzugeben hat. ACHTUNG, die Treibstoffdaten müssen zwingend in Kilos angegeben werden!

Die Zeit notiert man beim losrollen am Gate (lösen der Parkbremse) und dann wieder beim Erreichen des Gate (setzen der Parkbremse). Die Zeit dazwischen gilt bei uns als die Zeit, die man anzugeben hat. Diese dann in Stunden und den Minuten als Dezimalzahl; 1h und 30 min wären dann also 1.5, 1h und 18min sind 1.3, usw.

Einfacher geht es, wenn du zur Aufzeichnung des ganzen Fluges ein Acars-Programm einsetzt, welche dir die ganzen Daten automatisch aufzeichnet. Wir empfehlen hier 2 Programme, wovon eines Freeware und das andere Payware ist. Die Links findest du auch wieder im Anhang zu diesem Dokument. Der Vorteil an solchen Programmen ist, dass die Distanz auch gleich mit aufgezeichnet wird. Wir empfehlen damit dringend den Einsatz eines der beiden Tools, damit auch alle Daten korrekt vorhanden sind.

Posting

Nachdem du sicher an der Destination gelandet bist und alle Daten bereit hast, loggst du dich im Personalbüro ein. Jetzt geht ums Posting des Fluges.

Wenn du wie vorher empfohlen, den Flug gespeichert hast, kannst du jetzt unter [Dispatched Flights] den Flug wieder abrufen. Dazu klicke einfach auf den Link [posten] hinter dem entsprechenden Flug unter dispatched Flights. Nun erscheint die Eingabemaske zum posten der Flüge. Wie du siehst, sind einige Sachen bereits eingetragen. Das wären mal das Datum, die Flugnummer, der Start- und Zielflughafen, die berechneten Passagiere aufgeteilt in die verschiedenen Klassen und die geplante Zuladung an Fracht.

Einzugeben ist also nur noch die Flugzeit (als Dezimalzahl!), der Treibstoffverbrauch und die Distanz. Ebenso können noch zusätzliche Remarks angegeben werden. Diese dienen den Kontrolleuren als Hilfe, falls beim Flug mal etwas nicht wie geplant abgelaufen ist. Mit einem Klick auf den Link [Hinweise] erscheint eine Liste mit den gültigen Eingaben die man verwenden kann.

Falls man im Dispatchcenter den Flug nicht speichert, muss man hier alle Daten selber eingeben. Dies ist natürlich auch möglich und führt schlussendlich ans gleiche Ziel. Ist einfach etwas umständlicher ☺

Nach erfolgreichem Posting der Daten erscheint der Flug im Personalbüro unter dem Link [Meine Flüge]. Hier werden alle Flüge, die im Verlauf der Karriere bei der SAY gemacht werden, aufgelistet. Je nach Aktivität kann hier schon eine lange Liste entstehen. Der letzte Flug ist jeweils zuoberst in der Liste. Jeder Flug ist nach dem Posting noch eine gewisse Zeit verfügbar um Änderungen zu machen. Falls man mal einen Fehler beim Posting macht, kann man nachher also via die Liste [Meine Flüge] wieder auf den Flug zugreifen und Daten ändern. Ist diese Zeit abgelaufen, wird der Flug zur Validation freigegeben. Der Kontrolleur überprüft die Daten und wenn alles korrekt ist, wird der Flug als gültig erklärt und validiert. Ab diesem Zeitpunkt können keine Änderungen mehr vorgenommen werden und der Flug wird definitiv dem Piloten gutgeschrieben.

Falls etwas nicht stimmt, wird der Kontrolleur per Email Fragen stellen und die Daten gegebenenfalls korrigieren. Falls alles keine Sinn ergibt, wird der Flug vom Kontrolleur direkt gelöscht, mit dem Hinweis an den Piloten den Flug nochmals korrekt zu posten. Es lohnt sich also beim Posting die Daten nochmals durchzuschauen, bevor man auf Enter drückt und die Daten abschickt.

Allgemeine Angaben

Onlinenetzwerk

Die Flüge können bei uns online oder offline geflogen werden. Die SAY unterstützt IVAO als Onlinenetzwerk, dort sind wir auch als VA registriert. Wir empfehlen deshalb unseren Piloten, dieses Netzwerk zu benützen. Falls man lieber auf VATSIM fliegt, ist das natürlich auch möglich, wir bieten allerdings keinen Support dafür an. Um die Stunden bei IVAO auch der SAY anschreiben zu lassen, müssen wir jeden Piloten auch bei IVAO zur SAY zuordnen können. Dazu brauchen wir deine VID unter der du bei IVAO registriert bist. Am besten ist, wenn du diese Nummer bereits bei der Anmeldung angegeben hast. Falls nicht oder du dich erst später mal bei IVAO anmeldest, dann sende die VID einfach per Mail an den Personalchef (personalbuero@swissairways-va.ch) und dieser wird dich dann bei IVAO der SAY zuordnen.

Zeitraffer

Es ist auf Flügen der SAY nicht gestattet den Zeitraffer zu benützen. Einzige Ausnahme sind Flüge mit einer Dauer von sieben Stunden und mehr. Hier darf der Zeitraffer eingesetzt werden, allerdings nicht mehr als Stufe „2x“! Bei Onlineflügen gelten natürlich die Bestimmungen des Netzwerkes und die verbieten meistens den Zeitraffer.

Forum

Falls nicht bereits getan, empfehlen wir dringend eine Anmeldung in unserem Forum. Sehr viele Infos und Tipps von anderen Piloten sowie vom Vorstand kommen hier zusammen. Ebenso gibt es im Forum einen internen Bereich der SAY, wo immer wieder auf spezielle Themen hingewiesen wird. Ein Besuch lohnt sich immer. Wichtig ist, dass auch hier der Benutzername der Personalabteilung gemeldet wird. Denn nur so kann man die Piloten auch für den internen Bereich freischalten.

NOTAM

Um die Piloten regelmässig über das wichtigste zu informieren, erscheint jeden Samstag das sogenannte NOTAM. Hiermit wird euch aus allen Abteilungen Kurzinfos schnell und unkompliziert mitgeteilt.

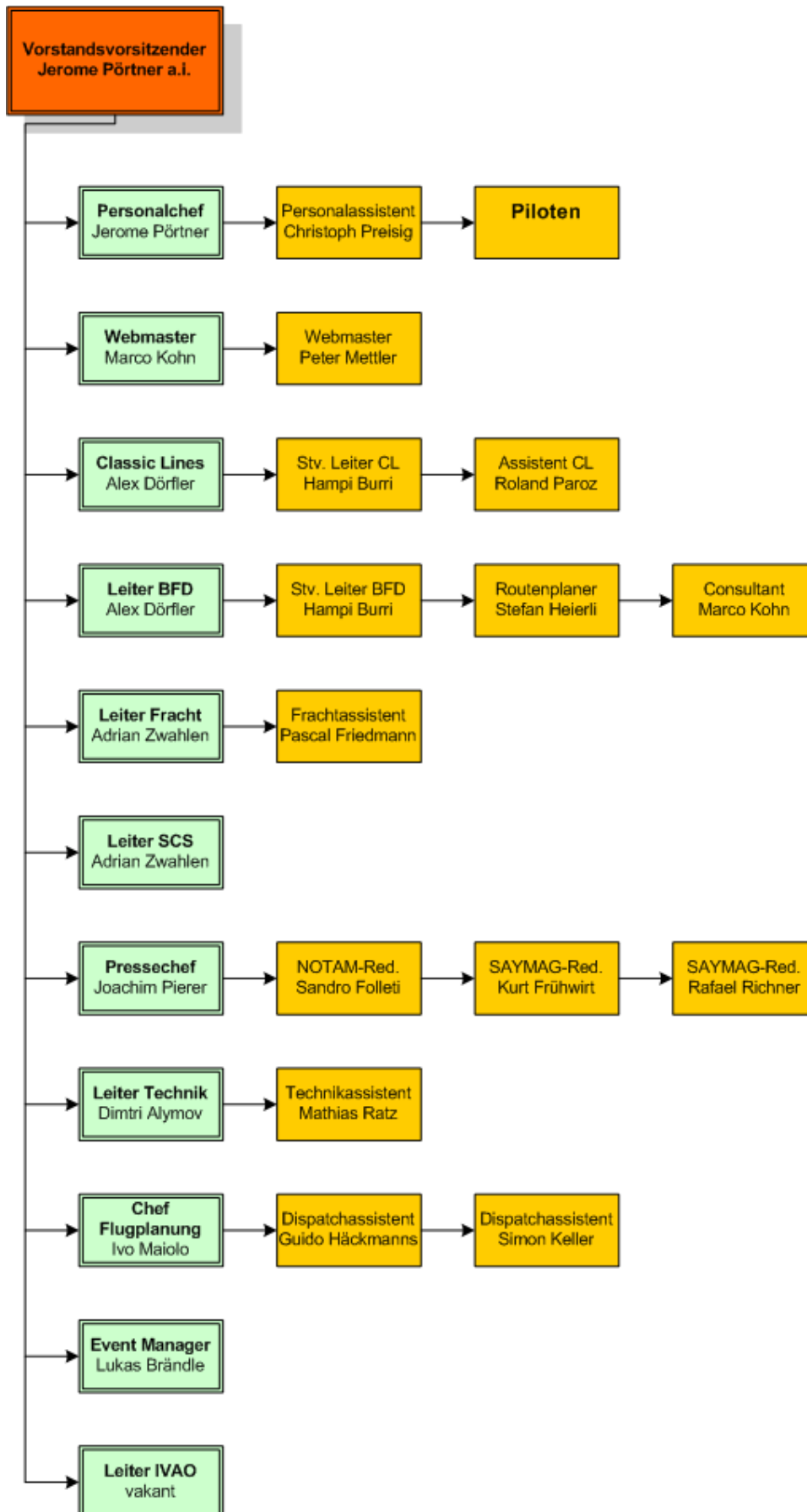
Verein SwissAirways VA

Der Verein SwissAirways VA wurde gegründet, um eine rechtliche Grundlage zu haben. Wir können so die Internetadresse schützen und sind auch in anderen Bereichen besser gesichert. Der Verein gilt als Trägerschaft der SwissAirways. Eine Mitgliedschaft in diesem Verein ist für alle Piloten freiwillig. Die Statuten findet jeder unter folgendem Link:

http://www.mutz.li/swissairways/verein/2006_05_26_Statuten_SwissAirways.PDF

Organigramm

Nachstehend findest du das Organigramm der SwissAirways VA. Du kannst darauf entnehmen, wer für welchen Bereich zuständig ist und an welche Stelle du allfällige Anfragen machen kannst.



Anhang

Liste der empfohlenen FS X Flugzeuge die man für die SAY einsetzen kann. Die Liste ist nicht Komplet und wir nehmen gerne weitere Hinweise entgegen.

Wo nicht speziell vermerkt, handelt es sich um ein Modell von www.flightsim.com

Linie

A319- FSXCONV.ZIP (Modifikation)
A320- A320LAN2.ZIP
A321- Standart FSX
A330- PO333FSX.ZIP
A340- A3403SAA.ZIP
[ATR 72-200/500](#) Mit einem Klick zum Download bei Avsim
B737-700- B7377S20.ZIP
B777-200- B7772V75.ZIP
CRJ 200- POS200FX.ZIP
Fokker 100 -----

Fracht

B737-700- B7377S20.ZIP
B747-400- Standart FSX
B757-200- P752JTMD.ZIP (Modifikation)
B767 -----
B777-200- B7772V75.ZIP
Bae 146-----
Beech 1900-----

Classic Lines

Lama-----
B727-200- B7272VAX.ZIP (B737-800 Panel)
Beechcraft -----
DC3- Standart FSX
DC4- DC4_V20.ZIP
DC9- SGADC95X.ZIP & FSXDC9FI.ZIP & DC9FIX.ZIP
Junkers JU 52- SAAJU52.ZIP
Lockheed Constellation- CONFSX11.ZIP
Howard 500-----
Aero Commander- <http://flusi.movie2digital.de/thread.php?threadid=1222>

Flugaufzeichnungstools

Freeware

FSAcars -> <http://www.satavirtual.org/fsacars/downloads.html>

Payware

FS Flightkeeper -> <http://www.flightkeeper.net/Downloads.html>