

Ausgabe
1/2025



RUNDSCHAU

Magazin der Pilotenverbände **AEROPERS** und **SwissALPA**



Arbeitsbedingungen mittels Benchmark beurteilen • Airbus vs. Boeing •
SBB – Ordnung auf dem Gleis • Wie Billigflieger den Himmel eroberten •
Reduced Crew Operations • Die geopolitischen Krisen im Fokus

Inhalt



8



14



20



28

3 The President's Voice

AEROPERS-Präsident Clemens Kopetz fordert von der Arbeitgeberin in der Kommunikation mit dem fliegenden Korps mehr Klarheit. Es bringe nichts, um den heissen Brei herumzureden. Um dies zu untermalen, macht er selbst ein paar klare, unmissverständliche Aussagen zur aktuellen Lage.

4 Editorial/Impressum

5 Arbeitsbedingungen mittels Benchmark beurteilen

Es ist ein Leichtes zu behaupten, Kolleginnen und Kollegen bei anderen Airlines hätten «bessere» Verträge. Um Verhältnisse vergleichen zu können, muss man tief in den Datenkeller steigen und sich um Details kümmern. AEROPERS-Spezialist Matthias Miesner betreibt solches Benchmarking. Er gibt einen Einblick in diese spannende Arbeit und ordnet einige Aspekte unseres GAVs ein.

8 Duopol am Himmel?

Airbus und Boeing dominieren den globalen Markt für Verkehrsflugzeuge. Diese Duopolstellung war jedoch nicht immer so. Historisch gab es viele Flugzeugbauer, die den beiden Konkurrenz machten. Auch heute werden die beiden Giganten von immer wieder neuen Herstellern herausgefordert, die sich in verschiedenen Märkten und mit neuen Ideen etablieren wollen.

13 Die geopolitischen Krisen im Fokus

Bereits zum 7. Mal organisiert die AEROPERS das Schweizer Aviatik Symposium, eine informative und interessante Veranstaltung für Medienvertreter, Politiker und Aviatiker.

14 Ordnung auf dem Gleis

Damit der Schienenverkehr pünktlich und stabil läuft, muss die Planung des Netzwerks exakt sein. Am Beispiel der SBB-Betriebszentrale Mitte gewinnen wir einen Einblick in einen Bereich, in dem komplexe Problemlösungen zum Alltag geworden sind.

20 Wie Billigflieger den Himmel eroberten

Seit der Liberalisierung der Luftfahrt ab den 70er Jahren haben sich viele Low-Coster weltweit am Billigflugsegment mehr oder weniger erfolgreich versucht. Der Markt um die günstigsten Flugpreise ist dabei hart umkämpft. Im Interview mit Kevin Curcio, Vorstandsmitglied der ESPA, erhalten wir Einblicke in die Arbeit der Gewerkschaft.

25 Reduced Crew Operations

Folge 3 – Was, wenn die Technik nicht macht, was sie soll? Die Bestrebungen der Luftfahrtindustrie, einen Piloten im Cockpit einzusparen, schreiten weiter voran. Es bestehen erhebliche Sicherheitsbedenken bei der Einführung einer Reduced Crew Operation. Wir stellen fest, dass sich die Industrie vor allem wirtschaftliche Vorteile erhofft.

28 Rückspiegel

In dieser Rubrik wird eine Auswahl von Kommentaren über Luftverkehr und Flughäfen präsentiert.

30 Aviation History – Himmelwärts über die Alpen mit dem Papst

Aufgewachsen an einer Bahnlinie, zog es Matthias Schmid nicht in den Lokführerstand, sondern nach einem eindrücklichen Erlebnis in die dritte Dimension. In seiner langen, eindrücklichen fliegerischen Karriere hatte er das Privileg, den Papst über die Alpen zu fliegen.

33 Willkommen zu layoverwiki.com!

Was unternehmen während des Layovers? Auf der neuen Plattform können inspirierende Tipps geteilt werden, und Neues ist zu entdecken. Werde Teil der Community!

34 On The Air ...

Aktuelles aus der Fliegerei. Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.

36 Eintritte

37 International Youth Exchange

38 Gelesen

Viktor Sturzenegger und Henry Lüscher geben Buchtipps.

41 Pensionierungem & Austritt

42 Shooter's Corner

Bewusstes Sehen (Teil 3): Hin zum fotografischen Sehen
Wegen unserer gewohnten, selektiven Wahrnehmung der Welt sind wir von unseren Bildern oft enttäuscht. Für bessere Fotos müssen wir deshalb lernen, neutraler und bewusster hinzuschauen.

45 Die AEROPERS-«Rundschau» sucht eine Redaktorin oder einen Redaktor!

46 Wir trauern, Termine & Mitteilungen

47 Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

The President's Voice



Ich sage es jetzt einmal sehr direkt: Ich mag keine Bodenkurse, die in irgendwelchen Klassenzimmern oder sonstigen Seminarräumen stattfinden. Ich bin Pilot, ich gehöre ins Cockpit und in die Luft. Steht bei mir Forum, RGC, KURS oder Ähnliches im Plan, überkommt mich ein leichtes Schaudern. SIM oder EBT geht noch, denn immerhin wird mir hier vorgegaukelt, dass ich fliege.

Also kurz: Meine Motivation am Morgen solcher Kurstage ist meistens sehr gering. Oft werden an solchen Tagen Informationen transportiert, die mir schon bekannt sind. Teilweise sind sie mir aber auch einfach nur egal. Welche Destinationen im WTT 2028 mit der A350 geflogen werden? Ist mir aktuell nicht wichtig, das ändert ohnedies noch etliche Male. Ich kann auch per E-Mail informiert werden. Dazu muss ich in keinem Klassenzimmer sitzen. Ab und an werde ich aber hellhörig. Besonders, wenn Halbwahrheiten erzählt oder um den heissen Brei herumgeredet wird.

So kam an einem Kurs vor einiger Zeit die Frage auf: «Wie gross ist der Unterbestand auf den einzelnen Flotten?» Ich wurde hellhörig und war gespannt, was nun die offizielle Antwort des Vertreters unserer Arbeitgeberin sein würde. Die Antwort war mehr als kreativ: Man müsse den Blickwinkel ändern. Wir hätten keinen Unterbestand. Wir würden einfach zu viel produzieren für den vorhandenen Personalkörper. Dass nach einer solchen Aussage 30 Pilotinnen und Piloten mit der Stirn runzeln, ist nachvollziehbar.

Weil: Wenn wir zu viel Produktion für zu wenig FCM haben, dann haben wir doch einen ..., wie heisst das Wort noch einmal? Unterbestand!

Warum wird hier um den heissen Brei herumgeredet? Wieso kann man nicht einfach Dinge beim Namen nennen? Hätte die Person sich vor die FCM hingestellt und gesagt: «Ja, wir haben einen Unterbestand. Das hat Auswirkungen auf die Dienstpläne, das Bidding, die Ferien, und das wird sich auch in der nächsten Zeit nicht ändern.», dann wäre die Aussage ehrlich gewesen und hätte nicht diesen schalen Beigeschmack gehabt. Wir sind im Cockpit darauf trainiert, Dinge so zu sagen, wie sie sind. «Der angezeigte Gleitweg ist zu hoch für unsere tatsächliche Flughöhe», ist eine elegante Aussage dafür, dass ich zu tief im Anflug bin. Keiner von uns würde eine klar ersichtliche Tatsache so verklären und vertuschen wollen.

Was ich von anderen einfordere, möchte ich selbst auch halten. Also möchte ich hier ein paar Aussagen zur aktuellen Situation machen, die den einen oder anderen vielleicht in ihrer Klarheit überraschen:

Der GAV2023 bei der SWISS blieb weit unter den Erwartungen – Da gibt es, denke ich, nichts schönzureden. Ja, wir kennen die Entstehungsgeschichte und die Hintergründe für den Vertrag. Aber er hat sich nicht so entwickelt, wie wir uns das vorgestellt haben. Ich würde ihn in dieser Form nicht noch einmal unterschreiben.

Der GAV2024 bei der Edelweiss ist ein gutes Verhandlungsergebnis – Lohnsteigerungen in der Höhe von 15,5 Prozent über die Laufzeit, Verbesserungen im Requestsystem, bei der Reserveperiode und noch viele andere Änderungen. Ja, mit diesem Verhandlungsergebnis bin ich zufrieden.

Ich bin nach wie vor davon überzeugt, dass eine Sozialpartnerschaft bessere Ergebnisse erzielt – Oft werfen Mitglieder dem Vorstand vor, wir treten zu wenig forsch auf. Das mag so sein. Während eines laufenden GAVs sind die Handlungsspielräume eingeschränkt. Generell bin ich aber kein Freund von einer Zusammenarbeit, die auf Druck und Drohungen basiert. Langfristig sind zwei Parteien nötig, die zusammenarbeiten wollen und ihre Interessen auch gegenseitig anerkennen. Eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe wird langfristig besser funktionieren als eine Zusammenarbeit, die auf Druck und Erpressung funktioniert.

Ich kann Austritte aus dem Verband nicht nachvollziehen – Wir sind für eine Monopolistin tätig. Der freie Arbeitsmarkt gilt für uns FCM nur beschränkt. Umso wichtiger ist ein starker Verband, der unsere Interessen vertritt. Ja, man mag mit der Arbeit des Verbands nicht einverstanden sein. Umso wichtiger ist es, seine Meinung dort kundzutun. Ein Verband lebt als politisches Gebilde von unterschiedlichen Meinungen. Mit einem Austritt ist niemandem geholfen, und langfristig schwächt es das Kollektiv.

Die Geschwindigkeit, mit der Projekte bearbeitet werden, ist zu langsam – Jeder Vertrag hat Schwachstellen. Jeder Vertrag hat Unklarheiten. Dazu gibt es Gremien, um Klarheit zu schaffen und den Vertrag vorwärtszuentwickeln. Die Geschwindigkeit, mit der aber gewisse Dinge bearbeitet werden, ist frustrierend. Einfache Themen werden über Monate bearbeitet und in die Länge gezogen. Generell sei hier gesagt: Ich empfinde beide GAVs zu komplex. Aber um sie zu vereinfachen, benötigt es halt Ressourcen, den gemeinsamen Willen und vor allem Vertrauen. Es ist schwierig, hier endlich einmal einen Schritt vorwärtszukommen.

Die Planbarkeit ist eine Katastrophe – Wir arbeiten in einem Schichtbetrieb. Wir werden an Feiertagen arbeiten, wir werden in den Ferien arbeiten, wir werden Reservedienste leisten müssen. Das ist Teil des Berufs. Wir haben einfach keinen Nine-to-Five-Job und am Wochenende frei. Das ist uns allen klar. Dennoch: Wieso bekommen wir kein besseres Planungssystem mit etwas mehr Verbindlichkeit hin? Zwei, drei Tage pro Monat, die man sich fix freiplanen kann, und etwa 80 Prozent des Korps wäre deutlich zufriedener. Wieso klappt das woanders? Wieso nicht bei uns?

Ich könnte die Liste noch um mehrere Aussagen ergänzen, aber der Platz reicht hier nicht aus. Die Kernaussage, die ich hier aber platzieren möchte: Lasst uns Klartext miteinander reden. Dieses Gerede um den heissen Brei herum bringt nichts. Das entspricht nicht unserer Kultur und Ausbildung.

Reden wir Klartext, fordern wir Klartext ein, und dann Ärmel hoch und packen wir die Dinge an. Gleichzeitig müssen wir aber auch bereit sein, manche unliebsame Wahrheit zu hören. Dass wir das können, erwarte ich von unserem Berufsstand aber. Man muss uns ja nicht in Watte packen.

Miteinander Klartext zu reden, ist der erste Schritt zum Vertrauensaufbau. Und Vertrauen ist notwendig, wenn man vernünftig miteinander arbeiten möchte.

Clemens Kopetz, Präsident

Editorial



Das neue Jahr ist schon in vollem Gange, und der Alltag hat uns auch 2025 bereits fest im Griff. Und wie sieht es mit den möglicherweise gefassten guten Vorsätzen für das neue Jahr aus? Mehr Sport machen, gesünder essen, weniger Zeit in den sozialen Medien verbringen und dafür mehr mit Familie und Freunden? Vielleicht gibt es auch solche unter Euch, die sich in Bezug auf unseren Alltag in der Fliegerei für das neue Jahr etwas vorgenommen haben. Auf jedem Flug einmal kurz ins OM A schauen, wenn es die Zeit zulässt, einmal pro Flugtag ein Memory Item durchgehen, mal wieder auf dem langen Flug nach Miami das CSPM zur Hand nehmen?

Bei der AEROPERS-«Rundschau» haben wir uns auch gefragt, wie denn unsere guten Vorsätze aussehen sollten und wie wir Euch dieses Jahr wieder lesenswerte Artikel und Zusatzinformationen in den Fliegeralltag mitgeben können – und vielleicht einmal etwas Neues dabei einfließen lassen. Heraus kam die Idee, einmal gezielt die verschiedenen Bereiche der AEROPERS vorzustellen: Wo wirkt unser Verband eigentlich überall mit, wo sind wir vertreten, und welche internen Stellen gibt es und zu welchem Zweck? Den Beginn dieser Serie machen wir in dieser Ausgabe mit einem Interview mit Matthias Miesner. Er erklärt, wie die Arbeit beim Benchmarking aussieht und wo die Anfragen für seine Arbeit herkommen. Dabei gibt er uns einige interessante Beispiele aus seinen aktuellen Recherchen. Im Laufe des Jahrs werden wir weitere Arbeitsbereiche der AEROPERS vorstellen.

Und wenn wir uns schon fragen, wo die AEROPERS überall mitwirkt: In einem kurzen Vorstellungstext könnt Ihr Euch schon mal «warmlesen» für das bevorstehende, von der AEROPERS organisierten 7. Schweizer Aviatik Symposium, das am 27. März am Flughafen Zürich stattfinden wird. Das diesjährige Thema «Krisen, Kriege und

Konflikte: aktuelle Herausforderungen der Luftfahrt», ist bekannterweise leider aktueller denn je. Im Laufe des Tages erwarten die Teilnehmenden interessante Reden diverser Referenten, Podiumsdiskussionen und Publikumsfragen mit anschliessendem Apéro. Falls Ihr nun Interesse habt, daran teilzunehmen, stehen eine begrenzte Anzahl Eintrittskarten für Euch bei der AEROPERS zur Verfügung.

Wie gewohnt gibt es aber auch weiterhin Artikel zu diversen Themen in der Fliegerei. Matthias Schmid erzählt uns von seinen spannendsten Momenten in der Fliegerei in der Serie «Piloten-Memorys». Marc Horstick stellt diesmal die Low-cost Airlines mit ihrer Historie, Marktmodellen und einem kurzen Interview mit Kevin Curcio, einem Vorstandsmitglied der Easyjet Switzerland Pilot Association, vor. Kevin Fuchs wagt den Blick über den Tellerrand der Fliegerei hinaus zur SBB. Er sprach mit dem dortigen Leiter des Produktionsbereichs, Alexander Haus, und führt die Parallelen sowie Unterschiede von deren Einsatzleitungs- und Dispositionsmodellen vor. Ich durfte mich mit den Konkurrenten von Airbus und Boeing auseinandersetzen, um Euch einen Abriss der Wettbewerber auf dem Flugzeugherstellermarkt zu geben.

Nicht zuletzt weist uns Marco Peyer noch auf eine Neuheit hin, die unsere Layover noch spannender machen könnte – die Plattform Layoverwiki.com nimmt den Faden der vor etlichen Jahren eingestellten LayoverInfo.ch wieder auf, und er würde sich über Eure rege Beteiligung freuen!

Ein buntes und hoffentlich interessantes Leseerlebnis erwartet Euch also!

In diesem Sinne, happy reading und happy landings,

Christina Coray, Redaktorin

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, pensionierter Captain
Jürg Ledermann, Lektor, Captain A330/340
Christina Coray, Redaktorin, F/O A330
Kevin Fuchs, Redaktor, F/O B777
Dominik Haug, Redaktor, F/O A330/340
Marc Horstick, Redaktor, F/O A330

Ständige Mitarbeiter

Zbigniew Bankowski («On The Air ...»), Captain A330/340
Henry Lüscher («Gelesen»), pensionierter Captain
Dr. Frank J. Schwabe («Aviation History»)
Viktor Sturzenegger («Gelesen»), pensionierter Captain
Dominique Wirz («Shooter's Corner»), Captain A320

Layout

André Ruth

Druck

Dataform AG, 8604 Volketswil

Auflage

2700 Druck-Exemplare, > 5000 Downloads aus Reader-App und Website

Erscheinungsweise

Viermal pro Jahr.

Inseratenannahme

AEROPERS-«Rundschau»
Ewiges Wegli 10 | 8302 Kloten
Telefon +41 44 816 90 70 | Mobile +41 79 261 31 64
rundschau@aeropers.ch | aeropers.ch

Copyright

Sämtliche Texte und Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Der Abdruck, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion erlaubt.

Titelfoto: © 123rf.com

Redaktionsschluss «Rundschau» 2/2025: 7. Mai 2025

Arbeitsbedingungen mittels Benchmark beurteilen

Es ist ein Leichtes zu behaupten, Kolleginnen und Kollegen bei anderen Airlines hätten «bessere» Verträge. Um Verhältnisse vergleichen zu können, muss man tief in den Datenkeller steigen und sich um Details kümmern. AEROPERS-Spezialist Matthias Miesner betreibt solches Benchmarking. Er gibt einen Einblick in diese spannende Arbeit und ordnet einige Aspekte unseres GAVs ein.

Interview: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Hallo Matze, vielen Dank für deine Zeit. Wir würden gerne mit einer neuen Reihe an Interviews starten und Kolleginnen und Kollegen zu ihrer Arbeit hinter den Kulissen der AEROPERS befragen. Du bist jetzt sozusagen unser Versuchskaninchen, und mit dir würden wir gerne anfangen. Du bist im Resort Strategie der Spezialist zum Thema Benchmarking. Wie kann man sich das vorstellen?

Matthias Miesner: Vielen Dank erstmal für eure Einladung, es freut mich, dass ich meine Arbeit hier vorstellen darf. Dann mache ich nebenbei auch gerade noch etwas Werbung für dieses Thema.

Also ganz generell geht es, wie es das Wort beschreibt, um den Vergleich der verschiedenen Airlines in Europa und wie sie gegenüber uns dastehen. Dabei fokussieren wir uns hauptsächlich auf den Bereich der Cockpit-Mitarbeitenden. Im Fokus haben wir vor allem Network Airlines.

Wie bist du damals auf die Idee gekommen, dich zu bewerben, und was interessiert dich an der Aufgabe?

Ich habe mich schon länger für andere Airlines interessiert und beobachtet, wie es bei ihnen läuft. Dabei ging es mir aber weniger um Themen wie Lohnlisten oder Salär, sondern mehr darum, wie bei anderen Airlines Themen wie die Planbarkeit des Soziallebens geregelt werden. Wie bidden sie? Wie wird der Urlaub verteilt? Wie sehen die FTL aus?

Ich habe einerseits durch familiäre Verbindungen einen guten Einblick in die Lufthansa und Condor gehabt und

andererseits durch Bekannte ein bisschen bei der KLM und Air New Zealand hineingesehen. Da habe ich früh erkannt, dass es bei gleichen Herausforderungen vollkommen verschiedene Lösungsansätze gibt.

Als die Stelle ausgeschrieben war, habe ich mich sofort beworben. Ich bin überzeugt, dass man sich aktiv einbringen sollte, wenn man etwas verändern möchte. Und ich bereue es nicht. Übrigens schätze ich sehr, dass ich bei der Auswahl der Themen ziemlich frei bin und meine Funktion nicht politisch ist. Im Endeffekt liefere ich Daten und Fakten, die von Kolleginnen und Kollegen bei der AEROPERS verwendet werden können.

Mit welchen Airlines stehen wir den hauptsächlich im Austausch, und welches sind so die Themen, die dort diskutiert werden?

Prinzipiell gibt es Kontakt zu allen grösseren Airlines in Europa. Und über die grossen Cockpitverbände wie die ECA und IFALPA zu Airlines weltweit.

Ich arbeite aber hauptsächlich mit einer Gruppe von Cockpitgewerkschaften europäischer Airlines zusammen, die ein ähnliches Geschäftsmodell haben wie wir. Das sind die Lufthansa, KLM, Air France, TAP, Iberia und British Airways.

Der Austausch findet auf täglicher Basis in einer WhatsApp-Gruppe statt. Einmal im Jahr gibt es ein Treffen dieser Eurobench-Gruppe, bei dem man Themen vertieft besprechen und Kontakte pflegen kann.

Die Themen, die wir besprechen, sind ziemlich weit gefächert. Das kann sehr allgemein gehalten sein, wie das Thema Bidding-/Request-System, aber auch sehr ins Detail gehen. Die TAP hat beispielsweise vor kurzem gefragt, wie die Piloten der verschiedenen Airlines unfallversichert sind.

Themen entstehen oft aus Diskussionen mit den Arbeitgeberinnen oder durch Inputs der Mitglieder. Ganz aktuell war zum Beispiel auch das Thema Upgrading in der Diskussion.

Da muss ich grad mal eben einhaken! Ich denke, dass die Themen Bidding und auch Upgrading unsere Leserinnen und Leser sicher interessieren werden. Kannst du da etwas genauer drauf eingehen?

Natürlich, sehr gerne. Ich fange am besten mit dem Thema Upgrading an – das ist weniger komplex. Wir haben aufgrund interner Kommunikationen der SWISS zur Verweildauer bis zum Upgrading die Anfrage bekommen, wie lange diese Zeit bei anderen Airlines ist. Ich habe das bei den Kolleginnen und Kollegen der anderen Airlines nachgefragt: Bei der KLM sind es sieben Jahre, sofern man das Upgra-



«Ich arbeite mit einer Gruppe von Cockpitgewerkschaften europäischer Airlines zusammen.»

Quelle: 123rf.com

	SWISS Zürich	KLM Amsterdam	British Airways	Lufthansa Frankfurt	Lufthansa München	Air France Paris	Iberia Madrid	Level Barcelona
Anz. FCM	2	3	3	3	3	3	3	3 outbound 2 inbound
Dep. Time Homebase (LT)	13:10	10:20	10:30	10:45	11:50	14:05 16:05	11:40 16:25	15:40
Block Time	10:10	10:30	09:30	09:55	11:05	09:50	09:25	10:20
Dep. Time Outstation (LT)	19:45	16:45	17:20	16:40	18:45	20:15 22:05	16:45 21:35	21:45
Block Time	09:05	08:50	08:45	09:10	09:00	09:00	09:00	09:25
Layover Lenght	24:00	48:00 & 72:00	24:00	24:00	24:00	24:00	24:00	48:00 & 72:00
Min. Off Days	3 LN	4 Days	3 LN	3 LN	3 LN	3 LN	3 LN	3 LN

Flugzeit und Einsatzdauer einer Miami-Rotation bei ausgewählten europäischen Airlines im Sommer 2024.

ding bei der KLM Cityhopper macht, und 14 Jahre bei der klassischen KLM. Air France hat uns fünf bis sechs Jahre bei Transavia und zwölf Jahre für die Air France gemeldet. Unsere Karriere mit derjenigen bei der British Airways zu vergleichen ist komplizierter, da dort ein ganz anderes Karrieresystem vorliegt.

Bei der Iberia liegt die Einsatzdauer als First Officer aktuell bei 13 und bei der Lufthansa bei 18 Jahren, Tendenz steigend. Im Newsletter der SWISS steht, dass wir auf der A220 «bei ca. 10 Jahren» stünden. Wenn man sich die Entry Dates der FCM anschaut, die im Upgrading sind, sind wir eher bei zwölf Jahren. Ich bin jetzt zehneinhalb Jahre dabei und noch auf keiner Liste für ein Upgrading.

Im Newsletter steht weiter: «Damit gehören wir im vergleichbaren Umfeld der Hub Airlines zu denen mit einer recht kurzen Zeit als FO.» Das bestätigen die Zahlen meiner Kolleginnen und Kollegen nicht. Die meisten haben eine ähnlich lange Verweildauer bis zum Upgrading. Die Lufthansa-Passage ist in der Benchmarkgruppe die Ausreisserin nach oben.

Schlussendlich sind die aktuell kurzen Upgrading-Zeiten bei allen Airlines nicht verwunderlich. Viele haben während der Coronakrise Frühpensionierungen oder anderweitige Personalkürzungen vorgenommen.

Vielen Dank für den spannenden Einblick. Kommen wir doch zum Thema Bidding. Vor allem die letzten Monate haben gezeigt, dass dieses Thema den Kolleginnen und Kollegen sehr wichtig ist, sich die SWISS in der Vergangenheit zu wenig darum gekümmert hat und nun grosser Aufholbedarf besteht.

Das sehe ich natürlich genauso. Das ganze Thema ist ausführlich und komplex.

Ich habe vor Jahren mal mit einem Kollegen von der KLM gesprochen, den wir zufällig auf dem Jump Seat hatten. Der hat uns auf einem Zürich–Amsterdam-Flug das Bidding-System der KLM grob vorgestellt. Aufgrund dessen haben wir letzten Frühling Kontakt zur KLM aufgenommen und

weitere Infos zu ihrem Bidding-System bekommen. Die erste grosse Überraschung war, dass die KLM das Interbids auch mal hatte. Sie haben das System schon vor mehreren Jahren abgeschaltet, da es wohl nicht mehr wirklich von Jeppesen unterstützt wird. Dementsprechend überrascht, und auch etwas belustigt war der Kollege von der KLM, als ich ihm meinen Bildschirm gezeigt habe und er das Interbids vor sich sah.

Die KLM arbeitet schon seit Jahren mit dem Crew Bids von Jeppesen. Also dem System, mit dem wir bald auch arbeiten. Aber in einer völlig anderen Form. Sie trennen Kurz- und Langstrecke. Die Request/Bid-Regulationen sind anders für Kurz- und Langstrecke.

Auf der Kurzstrecke wird mehr Wert auf Freitage-Requests gelegt. Dementsprechend können sie 24 Tage im Jahr frei wünschen. Sie können dabei einzelne oder bis vier zusammenhängende Tage eingeben. Auf Langstrecke generieren die Flüge die Freitage, deshalb wird dort viel mehr Wert auf Flight Requests gelegt. Sie haben 18 Flight Requests im Jahr, dafür so gut wie keine LTFD und STFD. Es ist ein ganz anderes System, aber ein sehr spannendes. Es hat Vorteile, aber sicherlich auch Nachteile. Schlussendlich zeigt es einfach, dass auch mit dem aktuellen System von Jeppesen verschiedene Möglichkeiten zur Auswahl stehen.

Thema Langstrecke: Miami. Wie handhaben andere Airlines die Problematik einer langen Einsatzzeit und eines kurzen Layovers?

Das ist tatsächlich ein spannendes Thema und nicht nur auf Miami beschränkt. Kurz und knapp: Im Sommer 2024 flogen alle genannten Airlines Miami als 24-Stunden-Layover. Bei der KLM und Level gab es auch längere Layover, da sie Miami nicht täglich bedienen. Die meisten hatten danach wie wir zwei Tage frei. Aber es flogen alle den Miami-Einsatz mit drei Piloten – nur die SWISS nicht.

Bestehen solche Differenzen nur auf Miami-Rotationen, oder gibt es anderswo ebenfalls Unterschiede?

Ich habe aktuell noch Informationen zu den Japan-Flügen nach Tokio Narita und Haneda. Diese Einsätze fliegen zum Beispiel Air France, KLM, Iberia und BA zu viert. Die Luft-hansa fliegt ihn wie wir mit drei Piloten.

Die amerikanischen Airlines sind bezüglich FTL natürlich auf einem ganz anderen Level. Die fliegen Einsätze von der Ostküste der USA nach Europa zu dritt und von der Westküste nach Europa zu viert. Das Ganze ist aber zu relativieren, da diese Crewgrößen von der FAA gesetzlich vorgegeben sind. Da ist die EASA viel weniger restriktiv.

Gibt es Erkenntnisse, die sogar dich überrascht haben?

Dazu kommt mir eine Situation in den Sinn, die wir diesen Sommer hatten. Es ging um das Thema «Arbeiten aus frei». Die zusätzliche Vergütung für diese freiwillige Bereitschaft ist den meisten wohl bekannt. Das Thema hatte der Kollege der BA aufgebracht und gefragt, wie das bei den anderen gehandhabt wird. Ich möchte da nicht zu sehr ins Detail gehen. Die Daten, die wir bekommen, sind teilweise auch vertraulich. Nur so viel: Ich war über die Kompensationshöhe bei einigen Airlines sehr erstaunt. Selbst die erhöhten Zahlungen, die bei der SWISS zeitweise galten, sind ein Vielfaches tiefer als bei anderen Airlines. Da befinden wir uns eindeutig im untersten Drittel des Benchmarks. Oder wie der Captain-Kollege von der BA gesagt hat: «400 Swiss Francs for a whole day of work seems very low.»

Du hast einen guten Einblick in die Bedingungen der anderen Airlines in Europa. Wie fasst du die allgemeine Lage zusammen?

Das Wort «Einblick» ist für meine Situation passend. Sofern man nicht selbst dort arbeitet, ist man immer auf die Berichte anderer angewiesen. Es gibt aber neben der Art der Informationsbeschaffung, die ich betreibe, andere Quellen, die man zurate ziehen kann. Es finden zum Beispiel alle paar Jahre Umfragen der ECA (European Cockpit Association) zum Thema «Social Rating of European Airlines» statt.

Finanziell stehen wir in erfolgreichen Jahren aufgrund der variablen Lohnanteile gut da. In einer globalen Betrachtung sollte auch die Pensionskasse einbezogen werden. Die letzten Jahre mit steigender Inflation und ausbleibendem Inflationsausgleich haben die Kaufkraft verkleinert. Zusätzlich haben nicht erreichte Zielsetzungen dieses Jahr direkte Auswirkungen auf unseren variablen Lohnanteil.

Der grosse Unterschied zu anderen Airlines ist die Planbarkeit des Soziallebens. Themen wie Ferien beschäftigen alle Verbände gleichermassen, das bringt die Saisonalität unseres Business einfach mit sich. Aber die Monatsplanung funktioniert bei anderen laut deren Aussagen deutlich besser.

Das Beispiel der KLM zeigt, dass es sogar Alternativen mit dem Jeppesen System gibt. Dies würde aber grössere Änderungen bei den Request Regulations mit sich bringen.

Wie siehst du die Lage bei der Edelweiss?

Ganz generell ist die Edelweiss für mich schwieriger einzuschätzen. Das liegt hauptsächlich daran, dass in der Eurobench-Gruppe keine Leisure Airlines vertreten sind. Aber im Zuge der letzten Verhandlungen haben wir versucht,

Informationen über die Condor zu bekommen. Dort gab es im Jahr 2023 Verhandlungen mit der VC, also etwa ein Jahr vor den GAV-Verhandlungen der AEROPERS mit der Edelweiss. Ich habe das Ergebnis der EDW-Verhandlungen im Herbst auf dem jährlichen AEROPERS-Seminar gesehen und war sehr positiv überrascht. Ich denke, dass unserem Verband ein sehr guter Abschluss gelungen ist, auch branchenweit gesehen.

Hast du Beispiele, wo wir im Vergleich gut dastehen?

Natürlich. Erstmal möchte ich sagen, dass ich sehr gerne bei der SWISS bin und mich freue, für die SWISS zu arbeiten. Es gibt Pain Points, und ich hoffe, dass die von der SWISS zeitnah behoben werden.

Wie oben angesprochen, ist unser variabler Lohnanteil im Vergleich sehr gut, sofern die SWISS gute finanzielle Ergebnisse erzielt. Im Benchmark sind wir beim Thema Pensionskasse sicher weit vorne dabei. Und zwar bei der SWISS und Edelweiss – und das nicht nur bezogen auf Airlines in Europa, sondern auch wenn Vorsorgelösungen branchenfremd schweizweit verglichen werden.

Was ich auch noch nennen möchte, ist die Stabilität des Dienstplans. Nach Corona gab es viele Umstellungen, das wurde auch offen so kommuniziert. Ich möchte speziell die Neuerungen erwähnen, die in die neuen GAVs der SWISS und der Edelweiss eingeführt wurden und mit denen der Dienstplan zum Beispiel nach einer Abwesenheit durch Krankheit stabil bleibt. Da sind wir branchenweit ziemlich führend. Dass das im aktuellen GAV so aufgenommen wurde, bewerte ich als einen grossen Erfolg. Es gibt immer noch Airlines, bei denen ein paar Tage Abwesenheit durch Krankheit den ganzen restlichen Monatsplan über den Haufen werfen.

Danke für diesen Einblick in verschiedene Themen. Kommen wir nochmals zurück zum Thema «Arbeiten bei der AEROPERS». Wie kann man sich das bei einem Spezialisten vorstellen.

Das kommt auf die Rolle an, die man bei der AEROPERS hat. Es gibt sehr unterschiedliche Möglichkeiten, sich bei der AEROPERS zu engagieren. Ich bin ohne festes Pensum bei der AEROPERS angestellt. Das heisst, dass ich die eintreffenden Anfragen in meiner Freizeit beantworte. Dafür bekomme ich Kompensationstage.

Dazu bekomme ich noch eine monetäre Entschädigung. Es ist eine spannende Tätigkeit, und ich bekomme die Chance, über den Tellerrand hinauszuschauen. Es gibt Möglichkeiten, sich weiterzubilden, und es gibt die Möglichkeit, innerhalb der AEROPERS den Aufgabenbereich zu wechseln. Und das Team ist hochmotiviert.

Gibt es zum Abschluss von diesem Interview noch etwas, das du loswerden möchtest?

Falls jemand Fragen oder Inputs hat zu dem Thema, meldet Euch. Anfragen zu dem Thema werden via AEROPERS an mich weitergeleitet. Gleichzeitig ist es auch für mich immer spannend, wenn jemand Informationen hat und diese teilen möchte. Deshalb meldet Euch. Die AEROPERS sind wir alle.



Duopol am Himmel?

Airbus und Boeing dominieren den globalen Markt für Verkehrsflugzeuge. Diese Duopolstellung war jedoch nicht immer so. Historisch gab es viele Flugzeugbauer, die den beiden Konkurrenz machten. Auch heute werden die beiden Giganten von immer wieder neuen Herstellern herausgefordert, die sich in verschiedenen Märkten und mit neuen Ideen etablieren wollen.

Text: Christina Coray

Airbus oder Boeing? Diese Frage habe ich schon gefühlt Hunderte Male gehört, wenn mich jemand zu meinem Beruf fragt. Für die meisten Menschen, die nur dann mit Aviatik in Kontakt kommen, wenn sie in die Ferien fliegen, gibt es quasi nur diese beiden Hersteller. Ihre Marktpresenz in unseren Breitengraden ist enorm. Diese Duopolstellung war allerdings nicht zu erwarten, als die Zivilluftfahrt Mitte des letzten Jahrhunderts ihren Aufschwung fand.

Dominanz US-amerikanischer Hersteller

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, als die Verkehrsfliegerei immer mehr an Popularität und an Möglichkeiten gewann, zierten zahlreiche Modelle diverser Flugzeugbauer den Himmel. Die amerikanischen Hersteller profitierten von den enormen Investitionen der US-Regierung in Forschung und Entwicklung während der Weltkriege und des Kalten Kriegs, um ihre Dominanz gegenüber ihren europäischen Mitstreitern auszubauen.

So zum Beispiel McDonnell Douglas. Sie waren seit ihrer Gründung 1967 ein etablierter Hersteller in der Verkehrs-

fliegerei im letzten Jahrhundert. Mit Sitz in den Vereinigten Staaten haben sie mehrere Modelle lanciert, die es mit den Produkten der anderen grossen Hersteller aufnehmen konnten. Die DC8 und DC9 haben den frühen Boeing-Modellen 707 und 727 den Kampf angesagt. Die DC10- und später MD-11-Grossraumflugzeuge wurden entwickelt, um sich gegen die B747 und die A300 zu positionieren. In den 1980er und 1990er Jahren konkurrierten die MD80- und MD90-Serien mit der B737 und den A320er-Modellen. Flugbetriebe wie American Airlines, Delta, Swissair, Lufthansa, KLM oder JAL operierten regelmässig Produkte von McDonnell Douglas. Frachtunternehmen wie FedEx und UPS betreiben noch heute MD11-Maschinen, wobei diese nun schrittweise durch modernere Flugzeuge ersetzt werden. McDonnell Douglas war also kein kleines Unternehmen auf dem Markt.

Dennoch verlor der Hersteller über die Jahre immer mehr an Wettbewerbsfähigkeit an Boeing und Airbus. Die innovativen und effizienteren Techniken dieser beiden Grosshersteller liessen Fluggesellschaften vermehrt auf die A320 oder die B737 setzen. Die Übernahme durch Boeing 1997 bedeutete dann das Ende von McDonnell Douglas als eigenständiger Hersteller.



B747 von Boeing, eine legendäre Ikone der Luftfahrt.

Quelle: 123rf.com



Der erste SWISS Airbus 350 in der Endmontage. Quelle: Swiss International Air Lines

Lockheed, ein weiterer grosser amerikanischer Flugzeugbauer, war primär in den 1960er bis 1980er Jahren in der zivilen Luftfahrt aktiv. Mit der Lockheed L1011 TriStar war es ihr Ziel, der DC10 und der B747 Marktanteile streitig zu machen. Dieses Unterfangen war allerdings massiv von kommerziellen Misserfolgen geprägt. Eine verspätete Einführung im Markt sowie hohe Entwicklungs- und Produktionskosten, die zu einem zu hohen Marktpreis führten, resultierten in zu niedrigen Verkaufszahlen, um das Programm profitabel zu machen. Entsprechend zog sich Lockheed nach nur wenigen Jahrzehnten ganz aus dem zivilen Flugzeugbau zurück und verlegte den Fokus komplett auf den militärischen Bereich, wo sie heute eine der führenden Firmen ist.

Boeing hatte seine Anfänge bereits 1916. Während des Zweiten Weltkriegs war sie ein Hauptlieferant von Militärflugzeugen, verlagerte aber in der Nachkriegszeit ihren Fokus rasch in erster Linie auf den zivilen Markt. 1958 führte Boeing die B707 ein, das den modernen Luftverkehr ausschlaggebend prägte. Es folgten Modelle wie die B727 und die B737 in den 1960ern, sowie die berühmte B747 im Jahr 1970. Der allseits bekannte «Jumbo Jet» ist bis heute ein stolzes Symbol der Luftfahrt. Er war das erste Grossraumflugzeug weltweit. In den kommenden Jahren baute Boeing seine Marktführerschaft mit neuen Modellen wie der B757, B767 und einer verbesserten B737 weiter aus. 1995 flog die erste B777, das erste vollständig am Computer entworfene Flugzeug. Nach der Jahrtausendwende setzte 2009 der B787 «Dreamliner» neue Massstäbe in Effizienz und Passagierkomfort durch den Einsatz von leichten Verbundwerkstoffen und innovativer Aerodynamik. Durch diese permanente Innovationskraft, ein breites Produktportfolio, starke Kundenorientierung und Zuverlässigkeit konnte sich Boeing langfristig als amerikanischer Haupthersteller durchsetzen.

In den letzten Jahren gab es für das Unternehmen allerdings bekannterweise einige Schwierigkeiten wie Produktionsprobleme, verstärkte behördliche Auflagen und Lieferkettenverzögerungen. Entsprechend lieferte Boeing 2024 lediglich etwa 350 Flugzeuge an Kunden aus, was einen starken Rückgang zu beispielsweise den über 800 Ausliefe-

rungen im Jahr 2018 darstellt. Boeing plant natürlich die Produktion in den kommenden Jahren wieder zu steigern, um den Rückstand auf Airbus auszugleichen. Trotz des Produktionsrückgangs im letzten Jahr sind sie – zusammen mit Airbus – weiterhin einer der beiden grössten Flugzeugbauer weltweit.

Europas Antwort: Airbus

Anders als ihre oben genannten Konkurrenten aus Übersee, hatten kleinere europäische Unternehmen wie De Havilland und Hawker Siddeley aus Grossbritannien, Sud Aviation aus Frankreich, Fokker aus den Niederlanden oder Dornier aus Deutschland zwar auch gute technische Expertise und innovative Ideen, kämpften jedoch zunehmend mit zersplitterten

Märkten und fehlenden Ressourcen für grossangelegte Projekte. Entsprechend kam es im Laufe der Jahre zu einer Konsolidierung der zahlreichen Flugzeugbauer durch Fusionen, Insolvenzen und letztlich, mit der Förderung einiger europäischer Regierungen, zur Gründung von Airbus.

Beispielsweise De Havilland aus Grossbritannien baute mit der De Havilland Comet im Jahr 1949 zwar das erste strahlbetriebene Flugzeug, doch trotz dieser Pionierleistung verloren sie rasch an Bedeutung im Vergleich zur erfolgreichen B707 und DC8. Strukturelle Probleme und die kommerziellen Misserfolge führten dazu, dass sie 1960 von Hawker Siddeley übernommen wurden. Dieses Unternehmen hielt sich allerdings auch nur eigenständig bis zu den 1990er Jahren, als es in Airbus aufging und heute dort ein wesentlicher Bestandteil ist.

In Frankreich wurde 1955 mit der Sud Aviation Caravelle das erste strahlgetriebene Kurz- und Mittelstreckenflugzeug gebaut. Die Caravelle war ein Vorläufer moderner Verkehrsflugzeuge und ein bedeutender Erfolg für die europäische Luftfahrt. Die Erfahrung von Sud Aviation floss 1967 in die Gründung von Airbus ein. Sud Aviation war eines der beiden Hauptunternehmen, die zur Gründung von Airbus einbezogen wurden.

Manche europäischen Hersteller wurden auch schlicht durch Markttrüggänge in die Insolvenz gedrängt oder stark reduziert. Etliche Hersteller von kleineren Flugzeugen wie etwa das niederländische Unternehmen Fokker oder der deutsche Hersteller Dornier spezialisierten sich auf die Nischenmärkte im Regionalflugverkehr, um der direkten Konkurrenz zu den grossen amerikanischen Herstellern und Airbus in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts auszuweichen. Doch selbst in diesen Märkten waren die finanziellen Anforderungen so herausfordernd, dass beide Firmen mittlerweile nicht mehr existieren.

Die Idee für das Airbus-Konsortium wurde somit 1967 ins Leben gerufen, um Europas Luftfahrtindustrie zu stärken und gegen die zunehmende Dominanz amerikanischer Flugzeugbauer zu kontern. Die Gründung war das Ergebnis einer strategischen Zusammenarbeit zwischen Frank-



Wasserstofftankstelle, eine Quelle für grünere Antriebssysteme in der Transporttechnik.

Quelle: 123rf.com

reich, Deutschland, Grossbritannien und Spanien und deren diversen Flugzeugbauern. Sie bündelten ihre Ressourcen, um moderne und wettbewerbsfähige Flugzeuge zu entwickeln. 1969 wurde das Airbus-Projekt offiziell gestartet, als die französische Sud Aviation (später Aerospatiale) und die Deutsche Airbus GmbH das Airbus-300-Programm begannen. Es war das weltweit erste zweistrahlige Grossraumflugzeug. Sein Ziel war eine damit verbundene höhere Treibstoffeffizienz und niedrigere Betriebskosten als die Konkurrenzmodelle B727 und DC10 aus den Vereinigten Staaten.

Trotz anfänglicher Schwierigkeiten, sich im Markt zu etablieren, konnte Airbus sich durch innovative Technologien wie das Fly-by-Wire ihres A320-Modells 1987 einen Namen machen. Auch die intensive Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften, um das Produkt auf die Nachfrage ihrer Kunden genau abzustimmen, half dem Unternehmen, sich allmählich zu etablieren. Zudem bot Airbus attraktive Preise durch die Nutzung von modularen Prozessen, bei denen verschiedene Flugzeugteile in unterschiedlichen Ländern produziert und in Endmontagewerken in Toulouse zusammengefügt wurden.

Der Erfolg gab Airbus' Ansatz recht. Allein 2024 lieferte Airbus etwa 760 Flugzeuge an Kunden aus; bis 2027 ist die Ambition, diese Rate auf über 1000 pro Jahr zu steigern.

Airbus und Boeing – das Duopol

Folglich konnten durch die zunehmende Konzentration auf Effizienz, Skaleneffekte und globale Support-Netzwerke nur wenige Unternehmen bestehen. Dieser strenge Wettbewerb endete um die Jahrtausendwende mit einem mehr oder weniger weltweiten Duopol von Airbus und Boeing im kommerziellen zivilen Flugzeugbau. Entsprechend dominieren diese beiden Giganten auch heute noch den Markt, während wenige kleinere oder spezialisierte Hersteller in Nischenmärkten tätig sind.

Der brasilianische Flugzeugbauer Embraer – kurz für «Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.» – beispielsweise ist seit seiner Gründung im Jahr 1969 ein wichtiger Akteur im Regionalmarkt der kommerziellen Zivilluftfahrt. Embraer

ist nach Airbus und Boeing der drittgrösste Flugzeughersteller der Welt. Zu den bekanntesten Modellen gehören die ERJ-Serie sowie die modernere E-Jet-Serie. Sie setzt auf Effizienz und Komfort im Regionalverkehr und bespielt somit kleinere Märkte, wo sie nicht unmittelbar und zwingend mit Airbus- und Boeing-Modellen konkurrieren müssen.

Auch in Nordamerika wurde das Duopol kürzlich angefochten. Das kanadische Unternehmen Bombardier entwickelte in den frühen 2000er Jahren moderne Technologien, um sie in ihre C-Series einfließen zu lassen. Sie sollte eine neue Generation von treibstoffeffizienteren Flugzeugen sein, die in der Grössenordnung zwischen traditionellen Regionaljets und grösseren Verkehrsflugzeugen wie der B737 und der A320 lagen. Leiser, effizienter und mit modernen Baumaterialien sollte es eine zukunftsweisende Alternative zu den bestehenden Produkten bieten. Aufgrund übermässiger Entwicklungskosten und Handelskonflikten in den Vereinigten Staaten kam es jedoch 2017 zu einer Mehrheitsbeteiligung von Airbus an der C-Series. Mittlerweile wird das Modell bekannterweise unter der Bezeichnung A220 vermarktet.

Konkurrenz aus Asien

Zunehmend kommen ausserdem neue Unternehmen aus Ländern und Kontinenten dazu, die bis anhin für Airbus und Boeing fast eher ein Nebenschauplatz waren. Die kommerzielle Luftfahrt hat vor allem in Asien in den letzten Jahrzehnten rasant zugenommen; die Nachfrage nach Lufttransport steigt dort mit jedem Jahr weiter an – und entsprechend auch die Nachfrage an Flugzeugen. So steigerte sich zum Beispiel die Zahl der Fluggpassagiere in China von etwa 60 Millionen im Jahr 1999 auf rund 600 Millionen im Jahr 2019. Auch in Europa wurde das Reiseziel Asien immer populärer. Die Zahl der Passagiere von Deutschland mit erstem Streckenziel in Asien stieg beispielsweise von knapp 4 Millionen im Jahr 2000 auf mehr als 7,5 Millionen im Jahr 2023. Tendenz weiterhin steigend.

Diesen Umstand haben auch diese Länder erkannt. Um die Abhängigkeit von Boeing und Airbus zu reduzieren, wurde 2008 in China die «Commercial Aircraft Corporation of China» (COMAC) gegründet. Sie wird stark von der chinesischen Regierung unterstützt und hat das Ziel, vor allem auf dem Inlandmarkt eine Alternative zu den A320- und B737-Modellen zu bieten. Das Schmalrumpfflugzeug C919 mit 158 bis 174 Sitzplätzen richtet sich an diese Kurz- und Mittelstreckenmärkte. Weiter wurde von COMAC das Regionalflugzeug ARJ21 entwickelt, das mit 90 Sitzplätzen ebenso für den chinesische Inlandmarkt vorgesehen ist.

Obwohl es sicher nicht einfach ist, sich gegen Boeing und Airbus durchzusetzen, kann COMAC den Vorteil verzeichnen, dass sie sich der Staatsunterstützung von China sicher sein kann. Subventionen und bevorzugte Marktbedingungen stehen ihr auf dem heimischen Markt zur Verfügung. Mit der wachsenden Nachfrage von mehr als einer Milliarde Menschen allein in China ist dies kein schlechter Bonus, um Expertise und Zuverlässigkeit auf- und auszubauen. Gezielte Partnerschaften mit etablierten westlichen Flugzeugzulieferern wie General Electric und Honeywell tragen zur Integration moderner Systeme in die COMAC-Flugzeuge bei.

Dennoch steht auch COMAC Herausforderungen im weltweiten Markt gegenüber, wenn sie ausserhalb von China Fuss fassen möchte. Sie muss der Käuferschaft von internationalen Fluggesellschaften ihre Konkurrenzfähigkeit bei Effizienz, Zuverlässigkeit und Qualität einwandfrei verkaufen können. Nicht zuletzt gibt es für sie auch noch die Hürde, die Zertifizierung durch internationale Behörden wie die FAA oder EASA zu meistern. All dies wird wohl noch etwas Zeit und Ressourcen in Anspruch nehmen.

Ein weiterer neuer Hersteller seit 2008 ist die Mitsubishi Aircraft Corporation. Der japanische Hersteller hat mit dem SpaceJet M90 (ehemals Mitsubishi Regional Jet, MRJ) einen Einstieg in den Markt für Regionalflugzeuge angestrebt. Mit einer Kapazität von etwa 70 bis 90 Passagieren sowie optimierter Treibstoffeffizienz soll er auf Inlandflügen in Japan und internationalen Kurzstreckenverbindungen eine Alternative zu Airbus und Boeing bieten.

Doch auch hier sieht sich der Hersteller diversen Verzögerungen und Kostenüberschreitungen bei der Entwicklung gegenübergestellt, die es zu meistern gibt. Ausserdem gestaltet es sich für MAC schwieriger als beispielsweise für COMAC, genügend Marktanteile zu gewinnen, um langfristig profitabel und wettbewerbswirksam herstellen zu können.

Die UAC, oder «United Aircraft Corporation», ist ein staatlich kontrolliertes russisches Unternehmen. Es wurde 2006 gegründet, um die Luftfahrtindustrie Russlands durch die Fusion zahlreicher führender dort ansässiger Hersteller zu konsolidieren. Die russische Flugzeugbauindustrie sollte gestärkt werden, indem Unternehmen aus dem zivilen, militärischen und Transportflugzeug-Bereich in einer Hand vereint wurden, um Russland als einen führenden Akteur auf dem globalen Luftfahrtmarkt zu etablieren und wettbewerbsfähig zu machen.

Traditionsreiche Hersteller wie Tupolev mit der Tu204 oder Iljuschin mit der Il76 und der kommenden Il114-300 produzieren zivile Passagier- und Frachtflugzeuge für den globalen

Markt. Auch Suchoi mit dem Regionalflugzeug Superjet 100 und Irkut mit dem neuen MC21, das mit moderner Aerodynamik und neuen Materialien wie Verbundwerkstoffen ausgestattet ist, könnten dem Duopol in Zukunft Konkurrenz machen. Historisch bedingt liegt UACs Fokussierung auf Märkten ausserhalb des Westens. Insbesondere in Ländern in Asien, Afrika, dem Nahen Osten und Südamerika finden sie Anklang.

UAC setzt politisch bedingt auf die Nutzung nationaler Ressourcen, um sukzessive von westlichen Zulieferern unabhängig zu werden. Dennoch bleibt einer ihrer Hauptherausforderungen die aktuellen internationalen Sanktionen gegen Russland, die den Zugang zu Technologien, Zulieferern und Märkten erschweren. Ausserdem bleibt bei potenziellen Kunden häufig noch die Frage nach der Zuverlässigkeit und der Kundenunterstützung offen. Entsprechend scheint der Weg, in direkte Konkurrenz zu Airbus und Boeing zu treten, noch weit.

Start-ups und innovative Ansätze

Neben den herkömmlichen Flugzeugbauern drängen zudem immer mehr kleine, innovative Unternehmen auf den zivilen Herstellermarkt. Sie verfolgen neue Antriebsmodelle und Konzepte, die klimafreundlicheres Reisen in Zukunft ermöglichen sollen.

Anzeige



DR. ANDREA GHIRARDINI
STEUERBERATERIN

Fachberaterin für Internationales Steuerrecht

Einkommensteuer
Erbschaft- und Schenkungsteuer
Nacherklärungen und Selbstanzeigen

Spezialisierung auf fliegendes Personal

Termine
an den Flughäfen München und Frankfurt

Bavariaring 26 • 80336 München
Tel. + 49 89 38 666 320 • Fax + 49 89 38 666 321
Mobil + 49 151 191 888 77
kanzlei@ghirardini.de • www.ghirardini.de

Beispielsweise Eviation entwickelt dazu vollelektrische Flugzeuge und hat mit dem Modell Alice ein elektrisches Regionalflugzeug vorgestellt. Seine Kapazität beschränkt sich allerdings momentan auf neun Passagiere, seine Reichweite auf zirka 400 Kilometern.

Heart Aerospace ist ein schwedisches Unternehmen, das an vollelektrischen Regionalflugzeugen arbeitet, um die wachsende Nachfrage nach emissionsarmen Reisen zu bedienen. Mit dem Projekt ES-30 schufen sie ein elektrisches Flugzeug, das mit Hybridunterstützung auf eine Reichweite von bis zu 800 Kilometern kommt und bis zu 30 Passagiere transportieren kann.

Auch die Firma Wright Electric aus den Vereinigten Staaten hat das Ziel, bis 2030 ein vollelektrisches Flugzeug für Kurzstrecken mit mehr als hundert Passagieren zu konzipieren. Sie arbeiten dafür mit Easyjet zusammen.

Neben Elektro- und Hybridantrieben gibt es auch die Bestrebung, den Wasserstoffantrieb voranzubringen. Universal Hydrogen aus den Vereinigten Staaten arbeitet an einem Projekt für die Modifikation bereits bestehender Flugzeuge wie die De Havilland Dash 8 auf einen Wasserstoffantrieb. Nebenher versucht das Projekt die Infrastrukturkosten der Lieferketten für Wasserstoff zu senken, um das Programm attraktiver und wettbewerbsfähiger zu machen. Ähnliche Ambitionen hat ZeroAvia, die bisher Prototypen wie eine modifizierte Dornier 228 mit wasserstoffbetriebenem Antrieb geschaffen haben. Sie haben den weltweit ersten Passagierflug mit einem wasserstoffelektrischen Antrieb erfolgreich durchgeführt.

Die Herausforderungen dieser neuen Antriebe sind jedoch enorm. Neben der Zuverlässigkeit müssen umfangreiche Sicherheits- und Umweltzertifizierungen durchlaufen werden, was zeit- und kostenintensiv ist.

Für den Wasserstoffantrieb stellt sich zudem die Frage, wie die aktuell noch fehlende Infrastruktur hergestellt werden kann und in welchem Zeitrahmen. Die Produktion von grünem Wasserstoff entsteht durch Elektrolyse aus erneuerbaren Energien. Dieser Prozess ist allerdings teurer als die Nutzung fossiler Brennstoffe und die Produk-

tionskapazitäten, die für die regelmässige Nutzung dieses Brennstoffs in der Fliegerei nötig wären, müssten noch deutlich erhöht werden. Dazu kommt die Lagerungs- und Transportproblematik, da Wasserstoff bei sehr niedrigen Temperaturen – bei etwa minus 253 Grad Celsius – gelagert werden muss. Wasserstoff hat ausserdem eine geringe Energiedichte, was grössere Tanks am Boden und im Flugzeugbau bedingt.

Bei den Elektroantrieben sind es die Batteriekapazitäten, die die Reichweite momentan noch zu stark einschränken.

Auch die Kundengewinnung dürfte schwerfallen. Fluggesellschaften setzen oft auf bewährte Modelle mit etablierten Support-Netzwerken. Neue Hersteller müssen also starke Anreize bieten, um sich gegen Airbus und Boeing durchzusetzen. Zudem erfordert die Entwicklung eines noch so kleinen Verkehrsflugzeugs massive Investitionen. Viele Start-ups und kleinere Hersteller sind daher von staatlicher Unterstützung oder externen Investoren abhängig.

Boeing und Airbus verfolgen diese neuen Unterfangen eng mit. Bei vielversprechenden Ergebnissen scheuen sie nicht davor, sich einzukaufen. So hat Airbus beispielsweise 2023 in ZeroAvia investiert und arbeitet mit ihnen gemeinsam an Zertifizierungsansätzen für Wasserstoffantriebssysteme.

Chancen für die Zukunft

Somit bleibt festzuhalten, dass Airbus und Boeing zwar derzeit den Markt dominieren. Dennoch stellen aber neue Hersteller wie COMAC, Mitsubishi Aircraft und UAC sowie innovative Start-ups eine wachsende Konkurrenz dar. Durch technologische Fortschritte, staatliche Unterstützung und die Erschliessung neuer Märkte könnten sie langfristig eine bedeutende Rolle spielen und das bisherige Duopol herausfordern. Sie ermöglichen eine Diversifizierung des Markts, sodass neue Anbieter Nischenmärkte bedienen können, die von Airbus und Boeing vernachlässigt wurden. Zusätzlich werden durch diesen Wettbewerb auch die beiden Duopolisten immer mehr gezwungen, noch grösseren Fokus auf die Nachhaltigkeit ihrer Produkte zu legen und neue Energien- und Antriebskonzepte zu erforschen. ✈



Steigende Passagierzahlen in Asien eröffnen neue Märkte für Flugzeughersteller.

Quelle: 123rf.com

Die geopolitischen Krisen im Fokus

Bereits zum 7. Mal organisiert die AEROPERS das Schweizer Aviatik Symposium, eine informative und interessante Veranstaltung für Medienvertreter, Politiker und Aviatiker.

Text: Eve Fritz

Die AEROPERS kümmert sich als Verband primär um das Wohl ihrer Mitglieder. Zugleich ist die Öffentlichkeitsarbeit, ein wichtiger Teil der weniger sichtbaren Aufgaben des Verbands. Natürlich spielt hier die Pflege der sozialen Medien eine wichtige Rolle. Daneben sind wir aber auch in regelmässigem Austausch mit einem grossen Kreis von Medienschaffenden, die über fliegerische Themen berichten. Benötigt ein Journalist eine Meinung oder Informationen zu einem fliegerischen Thema, wird er meist umgehend bei unserem Kommunikationsressort vorstellig. Eine kompetente Stimme zu einem Flugunfall gewünscht? Professionelle Einschätzungen von sicherheitsrelevanten Aspekten der Fliegerei nötig? Ergänzende Details für einen Fachartikel über die vielseitigen Aufgaben im Cockpit? Die Kommunikationsfachleute der AEROPERS stehen allzeit bereit.

Die aktive Bearbeitung der öffentlichen Meinungsbildung in Zusammenhang mit den Anliegen der Luftfahrt geht aber noch einen Schritt weiter. Durch die Organisation einer Fachveranstaltung hat die AEROPERS die Möglichkeit, Themen auf die Agenda zu bringen, die sonst nicht – oder wenig – Eingang in die Berichterstattungen der Medien finden. Aus diesem Grund wurde das Schweizer Aviatik Symposium ins Leben gerufen, womit im Laufe der Jahre reges Interesse geweckt werden konnte.

In der AEROPERS-«Rundschau» war bereits mehrfach über das Schweizer Aviatik Symposium zu lesen, das alle zwei Jahre durchgeführt wird. Themen, die bereits im Fokus standen, sind zum Beispiel «Reduced Crew Operations», «Der Flughafen Zürich braucht langfristige Perspektiven» oder «Arbeitsplatz Aviatik». Diese Themen haben nichts an ihrer Aktualität und Brisanz verloren, und jede Veranstaltung zog ein breites Publikum an, das weit über Medienschaffende hinaus ging. Lokale oder kantonale Politiker waren im Publikum genauso vertreten wie Repräsentanten verschiedener Airlines oder flugnaher Betriebe. Jedes Schweizer Aviatik Symposium bewies aufs Neue, dass die Themen der Fliegerei eine Vielzahl an Menschen bewegen und unsere Branche als das wahrgenommen wird, was sie ist: ein wichtiger Wirtschaftsmotor.

Grund genug also für die AEROPERS, am 27. März 2025 die inzwischen 7. Ausgabe des Schweizer Aviatik Symposiums durchzuführen. Im Besucherraum des Flughafens Zürich wird diesmal über das Thema «Krisen, Kriege und Konflikte: aktuelle Herausforderungen der Luftfahrt» debattiert, und es werden einmal mehr hochkarätige Referenten erwartet. Brigadier Daniel Krauer, Chef des militärischen Nachrichtendienstes, wird eine allgemeine Einschätzung



Das 7. Schweizer Aviatik Symposium findet wiederum im Besucherraum der Terrasse B des Flughafens Zürich statt.

der Sicherheitslage in der Schweiz abgeben. Dabei wird das Publikum bestimmt die eine oder andere spannende Hintergrundinformation erhalten. Als zweiten Gast begrüsst Moderatorin Laura Frommberg, Chefredaktorin der Fachzeitschrift «AEROTELEGRAPH», Yonathan Yifrach auf dem Podium. Yonathan ist Deputy Head of Aviation Security bei der SWISS und wird dem Publikum Einblicke geben, wie die SWISS und der Lufthansa-Konzern mit den aktuellen Herausforderungen bezüglich Sicherheit umgehen.

Bevor zum Abschluss der Veranstaltung eine Podiumsdiskussion mit allen Rednern stattfindet, bei der das Publikum Fragen stellen kann, wird Gianluca Carpino über GPS Jamming und Spoofing sprechen. Gianluca ist Captain A320 bei der ITA Airways und Technical Affairs Director bei der European Cockpit Association.

Nach diesem sicherlich sehr interessanten Nachmittag läuten wir mit einem Glas Wein den gemütlichen Teil ein. Beim Aperitif bietet sich die Möglichkeit, das direkte Gespräch mit den Sprechern zu suchen, den Austausch mit anderen Aviatikern zu pflegen oder den einen oder anderen Medienvertreter für unsere Sache zu gewinnen. ✈

Eintrittskarten für AEROPERS-Mitglieder

Einen Teil der Eintrittskarten haben wir für unsere Mitglieder reserviert. Wer Interesse hat, am 7. Schweizer Aviatik Symposium am 27. März ab 14 Uhr im Besucherraum am Flughafen Kloten dabei zu sein, melde sich per Mail auf info@aeropers.ch. Die Anzahl Karten ist beschränkt. Sie werden in der Reihenfolge, in der wir die Mails erhalten, vergeben.

Ordnung auf dem Gleis

Die Disposition einer Flotte ist nicht nur für Fluggesellschaften komplex. Auch im Schienenverkehr kann nur eine exakte Planung die Pünktlichkeit und Stabilität des Netzwerks gewährleisten. Am Beispiel der SBB-Betriebszentrale Mitte gewinnen wir einen Einblick in einen Bereich, in dem komplexe Problemlösungen zum Alltag geworden sind.

Text: Kevin Fuchs

Es scheint, als hätte ich mich verlaufen. Der grosse Schriftzug mit dem «SBB CFF FFS»-Logo erinnert mich nach meinem Besuch in der SBB-Betriebszentrale «Mitte» daran, dass ich gerade nicht vom Besuch eines Air Traffic Control Centers komme. Im Kontrollraum der BZ habe ich mich doch sehr daran erinnert gefühlt. Die durchweg digitalisierte Umgebung der Zugverkehrssteuerung mit modernen Arbeitsplätzen war zu den Anfangszeiten des schweizerischen Eisenbahnverkehrs noch undenkbar. Während Weichen damals noch manuell über die Umlage eines Stellhebels und das Sperren des Weichenschlosses in die gewünschte Richtung gestellt werden mussten, um anschliessend in ihrer Endlage gesichert zu werden, ist dieser Prozess im heutigen Zeitalter vollautomatisiert und digitalisiert. Der menschliche Eingriff ist im reibungslosen Ablauf obsolet geworden.

Die SBB und ihre Geschichte

Mit Gründungsjahr 1902 ist die SBB nicht die erste Eisenbahngesellschaft der Schweiz. Zuvor existierten bereits diverse regionale Unternehmen, die Zugverbindungen anboten. Nach der Verabschiedung des Eisenbahngesetzes 1852 wurde die Aufgabe vom Bau, Betrieb und Unterhalt von Eisenbahnen Privaten und Kantonen übertragen. Es resultierte ein Konkurrenzkampf zwischen den bestehenden Unternehmen, dem auch einige zum Opfer fielen. Zu den ersten Meilensteinen gehörte zum Beispiel die erste durchgehende Verbindung von Zürich nach Basel, betrieben durch die Schweizerische Centralbahn (SCB). Die Schweizerische Bundesbahn, kurz SBB, umfasst als traditionsreiches Unternehmen einen über einhundert Jahre alten Werdegang. Heute ist das Unternehmen wichtiger Teil der Schweizer Infrastruktur und gilt in weiten Teilen Europas als Vorbild aufgrund der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ihrer Zugverbindungen. Erst im Dezember 2024 wurde die SBB von der NGO Transport & Environment, kurz T&E, zur zweitbesten Bahn Europas gekürt. Nur die Trenitalia schnitt bei der Dachorganisation nichtstaatlicher Organisationen, die sich für nachhaltigen Verkehr einsetzt, unter ihren acht Bewertungskriterien, die sich insbesondere um das Preis-Leistungs-Verhältnis drehen, besser ab. In den Kategorien Buchungserlebnis (9,7/10 Punkte), Reiseerlebnis (8/10) und Zuverlässigkeit (7,8/10) kann die Schweizerische Bundesbahn besonders punkten. Aufzuholen gilt es im Bereich der Rück-

erstattung (5/10) und besonders im Nachtzug-Angebot (3,5/10) (siehe Grafik). Zum Vergleich: Die Deutsche Bahn AG findet sich in der aktuellen Bewertung auf Platz 16 und verliert damit den Anschluss zur Spitze deutlich. Mediale Aufmerksamkeit hat das deutsche Unternehmen im Frühling des vergangenen Jahres durch zahlreiche Streiks, die zu grossflächigen Zugausfällen führten, erlangt. Weiter wurde bekannt, dass über Jahre an der Modernisierung der Infrastruktur, vor allem am Schienennetz, gespart wurde, was sich heute bemerkbar macht. Milliardenbeträge werden nun nötig, um marode Streckenabschnitte auszubessern. Eine dringende erste Baumassnahme war die Sperrung der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim im Sommer 2024. Die enorm wichtige Verkehrsachse, über die täglich knapp 400 Züge (darunter wichtige Fernzüge) verkehren, wurde über fünf Monate saniert: Gleise, Weichen, Signale, Oberleitungen und sogar Bahnsteige waren Teil der Bauarbeiten. Kostenpunkt: 1,3 Milliarden Euro. Die Riedbahnsperrung ist voraussichtlich nur der Beginn einer umfangreichen Sanierung gewesen, die der Deutschen Bahn in den kommenden Jahren bevorsteht, um die Aufholjagd zur Konkurrenz in Europa aufnehmen zu können. Das Unternehmen Eurostar nimmt bei T&E aufgrund doppelt so hoher Preise im Vergleich zum europäischen Durchschnitt und einer ungenügenden Zuverlässigkeit den letzten Platz, Nr. 27, ein. Doch nun zurück zur SBB.

Aufgabe der Betriebszentralen der SBB

Generell kommt den vier Betriebszentralen (BZ) der SBB, die sich neben der BZ Mitte ausserdem am Flughafen Zürich (BZ Ost), Renens (BZ West) und Pollegio (BZ Süd) befinden, neben der Aufgabe der Verkehrssteuerung auch die der Kundeninformationen im Bahnhof und des



Im Idealfall läuft der SBB-Betrieb vollautomatisiert.

Quelle: SBB



Der Kontrollraum der BZ Mitte.

Quelle: SBB

technischen Betriebs zu. Fachlich sind die BZ der Leitstelle des Bahnverkehrs Schweiz in Bern unterstellt.

Die hauptsächliche Aufgabe der Betriebszentralen liegt in der Fahrplan- und Betriebsüberwachung. Zunächst sollte betont werden, dass der schweizerische Zugverkehr weitgehend automatisiert läuft. Das heisst, dass ein Eingreifen im störungsfreien Betrieb per se nicht notwendig wäre. Es lässt sich schlussfolgern, dass die Betriebszentralen ausschliesslich dann intervenieren müssen, wenn Störungen, wie zum Beispiel gesperrte Streckenabschnitte oder technische Probleme, auftreten. Aus der BZ wird dann koordiniert und mit dem Personal auf den Zügen, vor allem mit dem Lokpersonal, kommuniziert.

Auch bei Störungen im Zugverkehr oder in Notfallsituationen wird die Betriebszentrale aktiv. Sie organisiert etwaige Rettungsmassnahmen, leitet Umleitungen oder Anpassungen im Fahrplan ein und koordiniert die Kommunikation zwischen den verschiedenen beteiligten Akteuren.

Die Betriebszentralen stellen zudem sicher, dass relevante Informationen über den Zugverkehr an Fahrgäste, Lokführer und andere betriebliche Stellen weitergegeben werden. Dazu gehört auch die Veröffentlichung von Störungen und Änderungen im Fahrplan und auf den digitalen Informationssystemen, zum Beispiel der «SBB Mobile»-App. Weiter werden durch die BZ notwendige Wartungs- und Reparaturarbeiten an der Infrastruktur mit verschiedensten Partnern, zum Beispiel dem Unterhalt, durchgeführt, um den Betrieb auf der Schiene möglichst reibungslos aufrechtzuerhalten. Bevor Letztere überhaupt anfallen, stellt die Überwachung der Bahninfrastruktur durch die Betriebszentrale ein wichtiges Mittel dar, um Fehler an Gleis- oder Signalanlagen und Weichen zu identifizieren.

Die Betriebszentrale Mitte

Die Betriebszentrale Mitte, kurz BZ Mitte, die sich in Gehdistanz zum Bahnhof Olten befindet, stellt ein wichtiges und zentrales Element in der Steuerung des schweizerischen Eisenbahnverkehrs dar. Von Olten aus wird ein Gebiet kon-

trolliert, das sich von Basel im Norden über Brugg im Kanton Aargau bis Luzern im Süden erstreckt. Im Westen endet der Zuständigkeitsbereich leicht westlich von Bern (siehe Grafik). Die Sektoren der BZ Mitte sind zur Optimierung der Arbeitsbelastung so aufgeteilt, dass jeder Einzelne unter ihnen einen grossen Knoten-Bahnhof (Basel, Bern, Luzern) neben weiteren, mittelgrossen Bahnhöfen (Aarau, Lenzburg, Olten) überwacht. Die AEROPERS-«Rundschau» hat Alexander Haus, Leiter des Produktionsbereichs der BZ Mitte, in Olten getroffen und von ihm interessante Details über die wichtige Aufgabe der Betriebszentrale erfahren.

«Rundschau»: Herr Haus, wie ist die Betriebszentrale Mitte aufgebaut? Wie viele Mitarbeiter beschäftigen Sie?

Alexander Haus: Die BZ Mitte hier in Olten beschäftigt ungefähr 250 Mitarbeitende in der Verkehrssteuerung. Zu den Hauptverkehrszeiten zwischen 6 und 8 Uhr morgens sowie ab 16.30 Uhr bis zirka 19.00 Uhr arbeiten rund 50 Zugverkehrsleiter und Disponenten auf den fünf verschiedenen Sektoren «Aare», «Birs», «Gurten», «Mittelland» und «Pilatus». Pro Sektor setzen wir fünf bis sechs Zugverkehrsleiter, einen Disponenten und einen Assistenten des Disponenten ein. Wir arbeiten hauptsächlich in drei Schichten: 04–12 Uhr, 12–19 Uhr und 19–04 Uhr und verstärken das Personal zu den genannten Hauptverkehrszeiten. Zu den verkehrsrühigeren Zeiten in der Nacht orientieren wir uns am jeweiligen Aufkommen an Bauarbeiten. Je nach Arbeitsaufkommen kann hier auf zirka drei Personen pro Sektor reduziert werden.

Ist die BZ Mitte die grösste der vier Betriebszentralen der SBB? Wie erfolgt die Koordination zu den anderen Zentralen?

Mit unseren fünf Sektoren und dem Rangierbahnhof in Basel sind wir ähnlich gross wie die BZ Ost, die am Flughafen Zürich ansässig ist. Wenn wir koordinieren müssen, geschieht dies primär per Telefon – sowohl beim Kontakt zum Personal im Zug als auch zu den anderen Sektoren. Innerhalb des Sektors kann die Koordination natürlich auch mündlich erfolgen. Wenn eine Intervention übergreifend

den Zuständigkeitsbereich einer anderen BZ tangiert, informieren wir ebenfalls per Anruf.

Werden von Olten aus auch Züge anderer Eisenbahnunternehmen gesteuert?

Wir bieten unsere Dienstleistungen diskriminierungsfrei jedem Eisenbahnunternehmen an und sind natürlich nicht nur für die Züge der SBB zuständig. Vielmehr kümmern wir uns um alle Arbeiten und Störungen, die Züge in unseren Sektoren betreffen. Dabei zählen wir neben der SBB unter anderem Züge der BLS AG oder der Südostbahn zu unseren Kunden. Wir beheben auch Störungen, die Güterzüge betreffen. Unser Betrieb ist weitgehend automatisiert: In die Fahrt eines Zugs, der zum Beispiel von Basel nach Bern fährt, müssen wir im Normalfall nicht eingreifen. Der Fahrweg ist entsprechend programmiert, die Signale gehen automatisch auf. Nur bei Störungen kommen wir ins Spiel.

Viel Handarbeit bereiten uns Baustellen, da dort nichts automatisiert abläuft. Man kann sagen, wir betreiben klassisches Abweichungsmanagement. Würden alle Züge planmässig fahren, bräuhete es uns nicht.

Wie wird konkret bei einer technischen Störung vorgegangen? Sie haben sicher Züge und Zugpersonal auf Reserve?

Tritt eine Störung auf, ruft uns meist der Lokführer an, um uns diese zu melden. Dass ein Zug nicht mehr fährt, würden wir selbstverständlich auch zeitnah bemerken, allerdings verstehen wir das Lokpersonal als unsere Augen und Ohren. Für die Bereederung und Disposition sind die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenverantwortlich. Einige Eisenbahngesellschaften haben sogenannte «Dispo-Züge» auf Bereitschaft. Dabei ist nicht selten der Lokführer bereits vor Ort, im Zug selbst. Bei der SBB gibt es solche unter anderem an den Standorten Basel, Bern oder Zürich.

Bei uns in der BZ Mitte haben wir pro Schicht eine Person auf Reserve, die in der Dienstplanung keinem konkreten Sektor zugeteilt ist. Sie wird normalerweise dort



Arbeitsplatz eines Zugverkehrsleiters in der BZ Mitte.

eingesetzt, wo sie gebraucht wird. Die Analyse, einen Pikettdienst mit Bereitschaftsdienst von zu Hause aus einzuführen, gibt es zwar, ist für uns aber kurz- bis mittelfristig zunächst kein Thema.

Eine grössere Störung stelle ich mir recht intensiv vor.

Das ist richtig. Aus diesem Grund haben wir für den Ereignisfall unseren Alarmerungsassistenten «RCS-ALEA». Er dient als Kommunikationsplattform im Störfall, das nicht nur die Kommunikation vereinfacht. Er kann fall-spezifische Informationen dokumentieren und durch seine Filter- und Verteilfunktionen grosse Datenmengen in kurzer Zeit kanalisieren. Zudem kann er bei einer Alarmierung von Notfallkräften die beteiligten Mitarbeitenden unterstützen und so die Alarmerungskette effizienter gestalten.

Für viele Störungen existieren vorbereitete Lösungskonzepte in RCS-ALEA. Diese stehen uns als Lösungsmuster zur Verfügung. Für das Beispiel eines Totalunterbruchs auf einer Strecke kann uns ein solches Konzept vorzeitige Zugwendungen, den Ersatzverkehr mit Bussen und weitere Vorschläge liefern, an denen sich unsere Disponentinnen und Disponenten im konkreten Fall orientieren. Sozusagen wie eine Checkliste für Piloten (lacht).

Wie lässt sich denn der Zugverkehr konkret überwachen und steuern?

Auf unserem Betriebssystem «Rail Control System», kurz RCS, können die Disponentinnen und Disponenten den Verkehr überwachen und gegebenenfalls präzise eingreifen. Das System liefert uns Informationen im Sekundentakt und berechnet den Verkehr auf dem gesamten Bahnnetz mit einem gewissen Zeitvorlauf. Das erlaubt uns, Konflikte schnell zu erkennen. Dank RCS können wir tausende Zuglenkungen täglich optimieren und für eine grosse Fahrplanstabilität sorgen.

In der Aviatik kennen wir sogenannte «Slots». Gibt es bei der SBB auch eine Art «Durchfahrtslot», also einen



Der 50-jährige **Alexander Haus** begann seine Berufslaufbahn als Mechaniker. 2001 begann er seine Karriere als Eisenbahner mit der Ausbildung zum Lokführer bei der SBB. Als Ausbilder wechselte er in den Trainingsbereich und führte ab 2010 als Chef Lokpersonal ein Team von 40 Lokführerinnen und Lokführern am Standort Olten. Seit 2017 ist er Leiter des Produktionsbereichs der Betriebszentrale Mitte mit rund 120 Mitarbeitenden am Standort Olten. Haus lebt mit seiner Partnerin in Möriken. In seiner Freizeit widmet er sich dem Laufsport und kocht gerne. Neue Länder zu erkunden, gehört ebenfalls zu seinen Hobbys.

bestimmten Zeitraum, in dem der Zug einen Gleisabschnitt durchfahren muss?

Ja – auch wir haben Slots. Sie sind bei uns auch unter dem Begriff «Trasse» (Anm. d. Redaktion: Verkehrsweg) bekannt. Zum Beispiel kann ich einen Güterzug mit einer Maximalgeschwindigkeit von 80 bis 100 Stundenkilometern nicht unbegrenzt vor einem schnellen Personenzug fahren lassen, da dieser vom tendenziell langsameren Güterverkehr sonst unnötig ausgebremst wird. Güterzüge haben deshalb Slots, um ideal mit den Fahrten der fahrplangesteuerten Personenzüge zu harmonisieren. Sollte der automatisierte Verkehrsablauf nicht mehr funktionieren, disponieren unsere Mitarbeitenden die einzelnen Züge neu und weisen ihnen andere Trassen zu. Dies ist ihre alltägliche Arbeit.

Wie gehen Sie mit Störungen an Weichen oder Signalen vor?

Da sich mit dem RCS Züge zwar umleiten, Weichen aber nicht direkt stellen lassen, arbeiten unsere Zugverkehrsleiterinnen und Zugverkehrsleiter mit der «Iltis»-Software. Liegt eine Störung vor, versuchen wir diese zu beheben. Betroffene Züge leiten wir dann um, wo immer möglich. Sollte die Störungsbehebung aus der BZ heraus nicht möglich sein, bieten wir den Pikettdienst auf. Unsere Kolleginnen und Kollegen gehen dann zum betroffenen Signal oder zur betroffenen Weiche und beheben den Defekt vor Ort. Müssen wir sicherheitsrelevante Eingriffe im Stellwerk vornehmen, geschieht dies immer mit Checklisten. Letztere finden dann Anwendung, wenn ein Signal nicht mehr auf Fahrt gestellt werden kann.

Kann ich mir eine Gleisänderung, von der ich als Fahrgast recht häufig betroffen bin, als ein Resultat des Eingreifens der BZ vorstellen?

Korrekt. Eine Gleisänderung können wir im RCS unkompliziert per «Drag & Drop» vollziehen. Dieser Arbeitsschritt erfordert nur wenige Sekunden. Das Zugpersonal erhält

Informationen über das neue Gleis über MIKU, einer Live-Applikation mit betriebsrelevanten Aktualisierungen.

Koordinieren Sie in der BZ Mitte auch den Schienenersatzverkehr? Wann wird dieser notwendig?

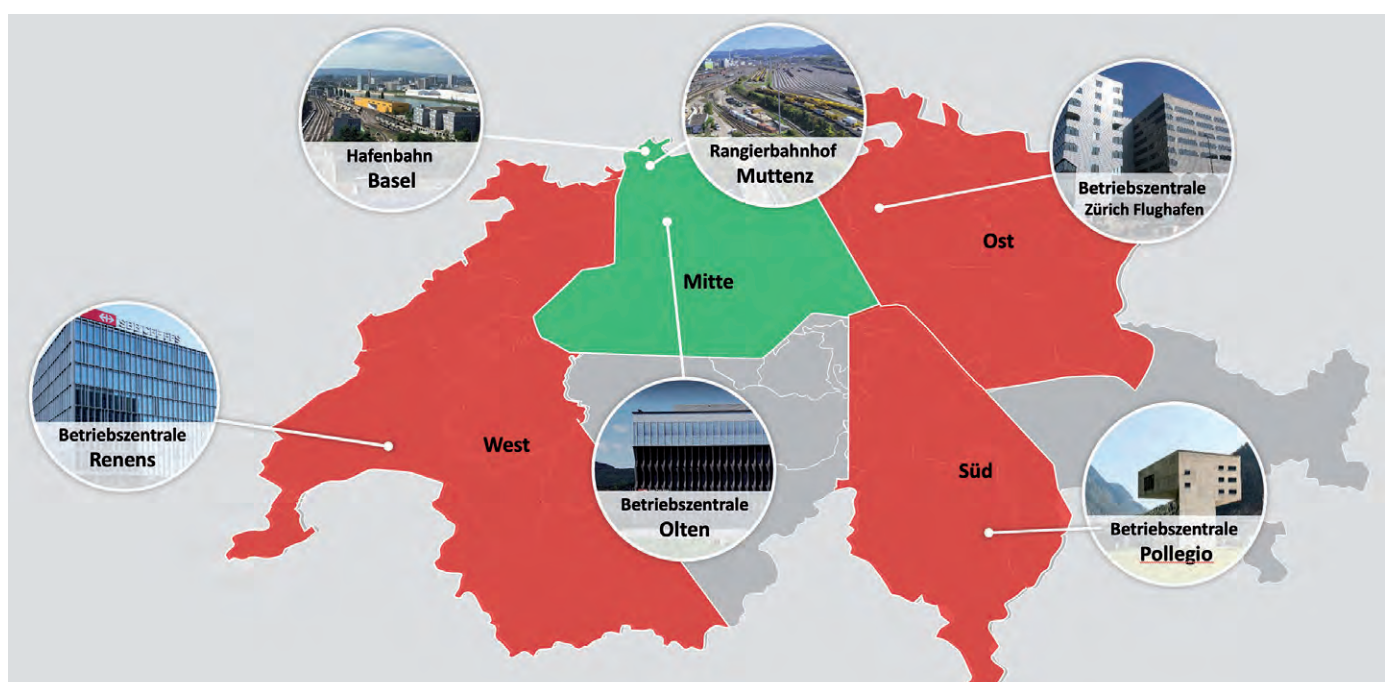
Richtig, der Schienenersatzverkehr wird über den Buskoordinator aus der BZ heraus sichergestellt. Gerne gebe ich ein Beispiel: Sollte eine Strecke von einer Vollsperrung betroffen sein und kein Zug mehr passieren können, müssen wir auf Ersatzbusse zurückgreifen. Das passiert nicht sehr häufig, stellt uns aber vor einige operationelle Herausforderungen. Zu den Stosszeiten sind bei den Busbetrieben die Kapazitäten stark eingeschränkt. Wir fragen dann verschiedene Unternehmen nach ihrer Verfügbarkeit an.

Werden aus der BZ Mitte in einem solchen Fall Fahrgäste auch direkt informiert?

Die Kundeninformationen an Bahnhöfen erfolgt aus den zuständigen Betriebszentralen. Dazu zählen neben den Informationen auf Anzeigetafeln auch Lautsprecherdurchsagen. Hier handeln wir diskriminierungsfrei, das heisst für jede Eisenbahngesellschaft gleich. Für Informationen, die Fahrgäste im Zug erhalten, ist das jeweilige Eisenbahnunternehmen dann selbst zuständig, obwohl das technisch auch von hier aus möglich wäre.

Was sehen Sie als die grösste Herausforderung bei der BZ Mitte?

Im Idealfall läuft unser Betrieb vollautomatisiert. Eingriffe in dieses System sind nur bei Störungen und Bauarbeiten nötig. Wir unterscheiden dabei unter externen Störungen, wie zum Beispiel Personen im Gleis oder Witterung, und internen Störungen, wie die nötige Evakuierung eines Zuges. Das stellt unsere Herausforderung dar: Aus einem ruhigen Betriebsablauf können sich, je nach Situation, arbeitsintensive Momente ergeben, quasi von null auf hundert. Nicht



Die Betriebszentralen der SBB im Überblick.

Quelle: SBB

nur in diesen Augenblicken kommt unser Human Factors Training aufgrund des steigenden Stresslevels zur Geltung.

Haben Sie einen Backup-Prozess für Ihre Arbeit in der Betriebszentrale?

Wir haben Arbeitsplätze, die unbelegt sind und auf denen wir Sektoren aufschalten können, sollte dies erforderlich sein. Allgemein lassen sich aus jeder Betriebszentrale alle Sektoren der Schweiz steuern, zum Beispiel im Falle einer Evakuierung einer BZ.

Stichwort Schienenverkehr der Zukunft. Welche Nachhaltigkeitsbestrebungen gibt es derzeit bei der SBB? Welche sind in Planung?

Wir haben in den letzten Jahren das Ausbildungskonzept unserer Betriebszentrale modernisiert, uns damit auf die Suche nach Nachwuchs begeben und gesehen, dass auch ganz andere Zielgruppen als bisher darauf ansprechen. Neu kann die Ausbildung zum Zugverkehrsleiter auch im 60-prozentigen Teilzeitpensum absolviert werden und nahtlos in ein Teilzeit-Modell münden. Hier erhoffen wir uns, auch neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden, die zum Beispiel auf eine Kinderbetreuung angewiesen sind. All unsere Mitarbeitenden haben die Möglichkeit Schichtpräferenzen zu äussern. Unsere Arbeitszeiten haben wir bewusst dahingehend ausgearbeitet, auch Zeit für soziale Aktivitäten, wie die Mitgliedschaft in einem Sportverein, zu haben. Unsere Einsatzpläne publizieren wir drei Monate im Voraus. Freie Tage sind für ein gesamtes Jahr bekannt. Mit diesen Massnahmen möchten wir den aktuellen Mitarbeiterbedürfnissen gerecht werden. Interessierte finden unter folgendem Link die Ausschreibung zur achtmonatigen Ausbildung zur Zugverkehrsleiterin oder zum Zugverkehrsleiter: <https://company.sbb.ch/de/jobs-karriere/beweg-die-schweiz-mit-uns/bahnberufe/berufsbild-zugverkehrsleiterin.html>

Selbstverständlich werden Nacht- und Wochenenddienste mit Zuschlägen vergütet. Weitere Benefits wie eine beachtli-

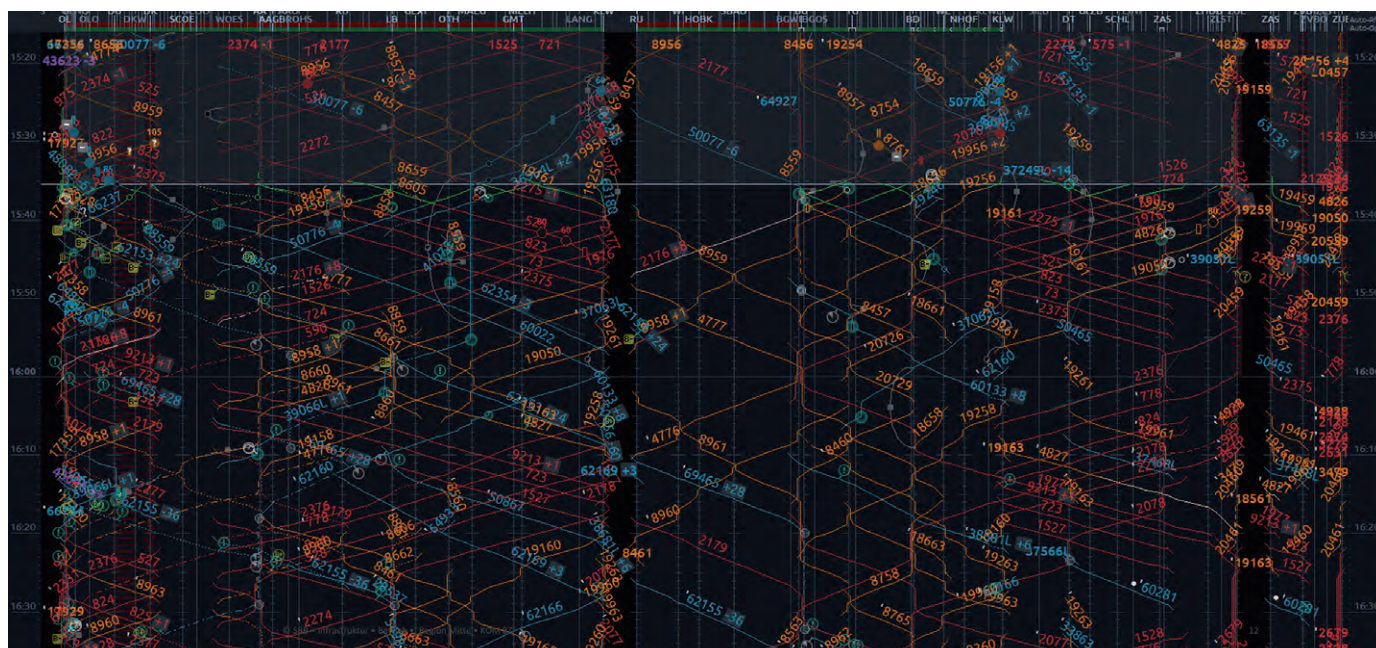
che Kinderzulage oder das Generalabonnement der SBB sind Zusätze, die diesen Beruf begleiten.

Herzlichen Dank für das interessante Gespräch und den Einblick in die BZ Mitte.

Der Besuch bei der Betriebszentrale in Olten zeigt einige Parallelen zur Steuerung einer Fluggesellschaft, auch wenn die Rahmenbedingungen auf den ersten Blick völlig anders erscheinen. Was verbindet also Flugzeuge und Züge? Sowohl der Flug- als auch der Zugbetrieb ist stark von externen Faktoren wie Infrastruktur (Schiene und Roll- bzw. Landebahnen) und Wetterphänomenen abhängig. Um diesen unbekannten Variablen in einer Form Rechnung tragen zu können, bedarf es einer optimalen Vorbereitung und Planung. Ist das Netzwerk erst einmal von einer Störung betroffen, müssen verschiedenste Massnahmen in die Wege geleitet werden, um in möglichst kurzer Zeit wieder zum Normalbetrieb zurückzufinden.

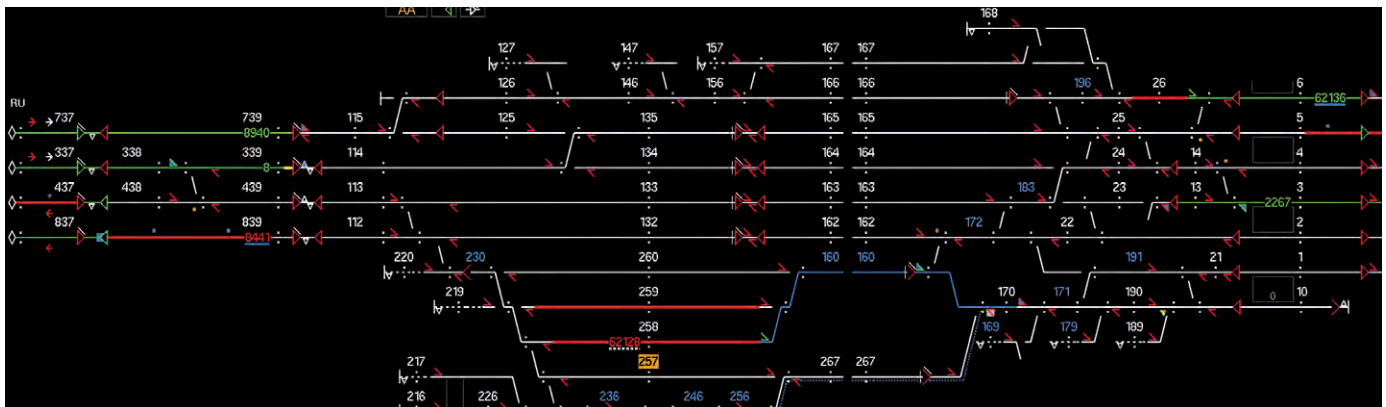
Sehen wir uns dazu einmal das Beispiel einer Flugannullation verglichen mit einem Zugausfall an:

Im Fall eines annullierten Flugs fehlt im «Normalfall» nicht nur das Flugzeug im Netzwerk, sondern es stranden auch etliche Passagiere. Abhängig davon, ob es mehrere Flüge zur geplanten Destination am selben Tag gibt, können Letztere bei Sitzplatzverfügbarkeit auf einen späteren Flug umgebucht werden. Wird die Destination nur einmal täglich bedient, hat ein Hub-and-Spoke-Carrier wie die SWISS den Vorteil, Gäste auch über Gruppenairlines und die Drehkreuze in Frankfurt, München, Wien oder Brüssel umbuchen zu können. Fällt ein Zug aus, werden Fahrgäste in der Regel auf die nächstspätere Verbindung oder alternative Transportmittel, zum Beispiel Ersatzbusse, ausweichen. Dazu ist in der Regel nicht einmal der Gang zum SBB-Schalter nötig. Da äussere Umstände eine spätere Verbindung oder einen anderen Reiseweg verursachen und der Fahrgast für die Umstände nicht schuld ist, behält das



Das Railway Control System liefert Informationen im Sekundentakt und verbessert die Pünktlichkeit.

Quelle: SBB



Das Integrale Leit- und Informationssystem (Itlis) ermöglicht neben der Betriebsüberwachung die Fernsteuerung von Stellwerken und die Steuerung von Fahrgastinformationen.

Quelle: SBB

ursprüngliche Ticket seine Gültigkeit, und die «SBB Mobile»-App zeigt die alternative Verbindung an. Der Umbuchungsaufwand bei Zugausfällen kann daher womöglich als etwas einfacher als die Aufgabe der Fluggesellschaften bei Unregelmässigkeiten betrachtet werden. Dennoch sind und bleiben beide Formen dieser Beförderungsbetriebe auf ihre Art und Weise komplex.

Europäische Fluggesellschaften, darunter auch die Lufthansa Group, setzen aktuell massiven Effort auf ihre Pünktlichkeitsbestrebungen. Helfen sollen im Beispiel der SWISS neben Manpower, wie zusätzliches Bodenpersonal, oder Inf-

rastruktur an den Flughäfen auch optimierte Prozesse, wie die 2024 lancierte Crew Journey. Dennoch zeigt die Statistik, dass selbst in der verkehrsärmsten Periode des Flugplans im Januar angestrebte Pünktlichkeitswerte von 70 Prozent nur knapp zu erreichen waren.

Auch wenn sich die operationellen Ausgangslagen, betrieblichen Herausforderungen und Voraussetzungen sowie das Portfolio einer Airline nicht mit einem Eisenbahnunternehmen auf einen gemeinsamen Nenner bringen lassen, bleibt die SBB betreffend Stabilität und Verlässlichkeit ein Vorzeigunternehmen innerhalb der Transportunternehmen. ✈

Anzeige

Pensionierung im Anflug?

Sie haben das Cockpit im Griff –
wir die Vermögensverwaltung für
Ihre sorglose Pensionierung

Kontaktieren Sie uns
für den Erhalt des Bestsellers
von Dr. Pirmin Hotz:



Ihr führender bankenunabhängiger Vermögensverwalter
der Schweiz – 100% transparent und ohne Interessenkonflikte.



Benjamin Fuchs
Senior Kundenberater
benjamin.fuchs@hotz-partner.ch
Dorfstrasse 16 | 6340 Baar
+41 41 767 46 00
www.hotz-partner.ch



DR. PIRMIN HOTZ
VERMÖGENSVERWALTUNGEN AG
h

Wie Billigflieger den Himmel eroberten

Seit der Liberalisierung der Luftfahrt ab den 70er Jahren haben sich viele Low-Coster weltweit am Billigflugsegment mehr oder weniger erfolgreich versucht. Der Markt um die günstigsten Flugpreise ist dabei hart umkämpft, was die Arbeit für Pilotinnen und Piloten nicht immer einfach macht.

Text: Marc Horstick

Eine aggressive Preispolitik und unzählige Punkt-zu-Punkt-Verbindungen – das ist das Geschäftsmodell vieler Billigfluganbieter, die sich nahezu an allen Luftfahrtmärkten weltweit finden lassen.

Die Anfänge dieser Airlines reichen in die 1970er Jahre zurück, in Europa traten sie ab Ende der 1980er auf die Bühne. Möglich wurde das durch die schrittweise Vereinheitlichung der Zulassungsbedingungen, die Aufhebung von Kapazitätsbeschränkungen und die Einführung der freien Preisgestaltung. Zunächst setzte der angestrebte Wettbewerb nur zögerlich ein. Alteingesessene Fluggesellschaften verteidigten ihre Slots zu attraktiven Zeiten hartnäckig und hielten die junge Konkurrenz auf Distanz. Doch nach und nach etablierten sich neue Airlines, die mit niedrigen Personal- und Verwaltungskosten, reduziertem Bordservice und simplen Tarifstrukturen immer mehr Passagiere anlockten. Heute sind Anbieter wie Ryanair oder Easyjet aus der Branche nicht mehr wegzudenken. Dennoch scheint die Ära der polarisierenden Schlagzeilen von O’Leary und Co. allmählich abzuklingen. Möglicherweise liegt das daran, dass wir uns in einem anderen Segment der Luftfahrt bewegen – mit Flughäfen im Netzwerk, die für Billigflieger nicht einmal als Ausweichoption in Betracht kommen. Schauen wir uns also die Landschaft der Low-Coster an. Zudem beantwortet Kevin Curcio von der Easyjet Switzerland Pilot Association, kurz ESPA, wie sie ihre Easyjet-Pilotinnen und -Piloten vertreten.



Riese vor Scherbenhaufen. Auch die Übernahme durch Jetblue ist gescheitert.

Quelle: Spirit Airlines

Ursprünge mit Cowboyromantik

Wie viele neue Wirtschaftsmodelle, hat auch der Billigflug seine Ursprünge im Land der unbegrenzten Möglichkeiten, den USA. Southwest Airlines, gegründet 1967 von Herb Kelleher und Rollin King, gilt als die Mutter aller Billigflugairlines. Dabei kämpfte die Airline anfangs mit bürokratischen Hürden. Mit der Liberalisierung des US-Luftfahrtmarkts durch den ehemaligen Präsidenten Jimmy Carter erlebte Southwest in den 1970er Jahren einen kometenhaften Aufstieg. Heute ist sie der grösste US-amerikanische Low-cost Carrier und befördert jährlich Millionen von Passagieren.

Das Erfolgsrezept von Southwest war simpel und zugleich revolutionär: ein einfaches Geschäftsmodell, das auf Effizienz und Kundenzufriedenheit setzt. Nur ein Flugzeugtyp, Direktflüge, eine einzige Klasse und ein Minimum an Schnickschnack. Gleichzeitig legt Southwest grossen Wert auf den persönlichen Service und eine lockere Atmosphäre an Bord. Witzige Ansagen der Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter, Lederjacken für mehr Cowboyromantik und unkonventionelle Marketingaktionen sind längst zum Markenzeichen der Airline geworden.

In den letzten Jahren sah sich Southwest Airlines mit grossen wirtschaftlichen Herausforderungen konfrontiert, die das Unternehmen zwingen, seine Geschäftsstrategie zu überdenken. Ein wesentlicher Faktor ist das veränderte Verbraucherverhalten, besonders nach der COVID-19-Pandemie. Zudem hat der Wettbewerbsdruck zugenommen, da andere Airlines das erfolgreiche Modell von Southwest kopiert und ihre Angebote erweitert hatten. Auch veraltete Technologien

seien ein Problem. Während verschiedener Winterstürme zeigte sich, wie unflexibel die Fluggesellschaft bei der Anpassung ihrer Flug- und Einsatzpläne war.

Die Unternehmenskultur, die stark an den Gründern orientiert war, hat ebenfalls zur Starrheit beigetragen und die Anpassung an neue Marktbedingungen erschwert. Dies führte zu finanziellen Verlusten und einem Imageverlust durch wiederholte Flugstreichungen.

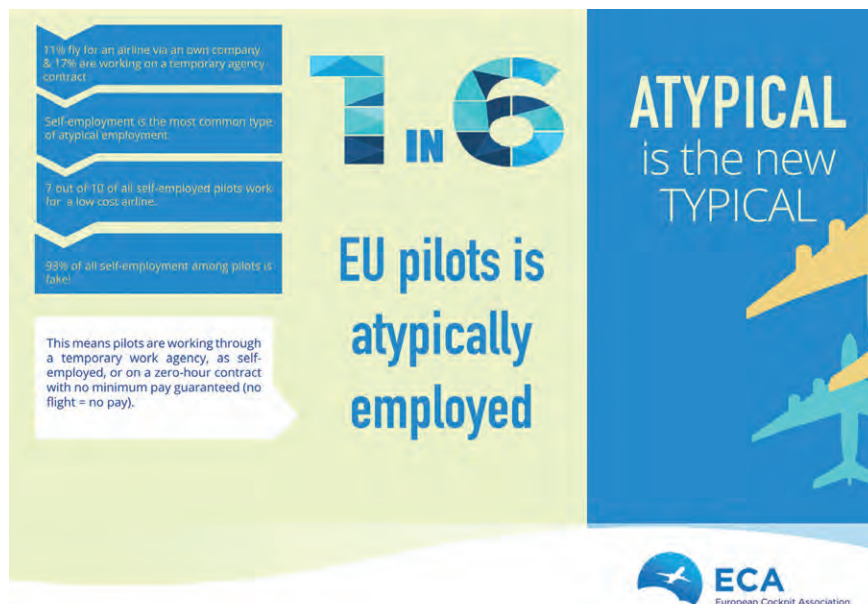
Um wettbewerbsfähig zu bleiben, hat Southwest inzwischen in neue Produkte und Dienstleistungen investiert, Umsteigeverbindungen unter anderem mit Icelandair abgeschlossen und beginnt seine Unternehmenskultur anzupassen. Die Änderungen scheinen bei den Passagieren Anklang zu finden. So konnte die Aktie an Wert zulegen und wieder Wachstum prognostiziert werden.

Beim Low-cost-Giganten Spirit Airlines aus Florida läuft es derzeit alles andere als rund. Ab dem 31. Januar sollen rund 330 Pilotinnen und Piloten beurlaubt werden – eine drastische Massnahme, die der Konzern als Teil seines Sparprogramms bekanntgab. Ziel: Kosten senken, Finanzen stabilisieren. Doch ob das reicht, bleibt fraglich. Die Billigfluggesellschaft schrieb in fünf der letzten sechs Quartale Verluste und steht nun mit dem Rücken zur Wand. Die geplante Übernahme durch Jetblue? Gescheitert. Die Fusion mit Frontier Airlines? Auch geplatzt. Und jetzt? Spirit versucht, mit einem Notverkauf von 23 älteren Airbus-Flugzeugen für 519 Millionen US-Dollar zumindest kurzfristig Liquidität zu schaffen. Erwarteter Gewinn daraus: etwa 225 Millionen Dollar im kommenden Jahr.

Hinzu kommt, dass technische Probleme, wie etwa die bekannten Pratt&Whitney-Triebwerkprobleme, die Situation weiter verschärften. Im November letzten Jahres meldete Spirit schliesslich den Konkurs unter «Chapter 11» an – eine Art «Reorganisations-Insolvenz», die es Unternehmen erlaubt, während der Umstrukturierung weiter zu operieren. Doch auch hier bleibt der Spielraum eng. Ein Unternehmenssprecher erklärte gegenüber CNN: «Wir passen unsere Organisation an die aktuelle Flottengrösse und das reduzierte Flugvolumen an. Leider mussten wir rund 200 Stellen in verschiedenen Abteilungen streichen, um Kosten zu sparen.» Diese Kürzungen stehen zwar nicht direkt im Zusammenhang mit dem Insolvenzverfahren, machen aber deutlich, wie angespannt die Lage ist. Ob und wie Spirit Airlines diesen Gegenwind übersteht, bleibt abzuwarten.

Jeder dritte Flug in Europa wird inzwischen von einem Billigflieger durchgeführt. Was ist Passagieren bei der Flugbuchung eigentlich wichtig? Dort gibt es klare Prioritäten, die von verschiedenen Studien beleuchtet werden. Ganz oben stehen Nonstop-Verbindungen und ein attraktiver Ticketpreis: Laut einer Umfrage des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) von 2017 sind Direktflüge für 85 Prozent der Reisenden besonders wichtig, während 83 Prozent grossen Wert auf günstige Preise legen. Auch die Abflugzeiten spielen eine bedeutende Rolle. Der Ruf der Airline ist für lediglich 69 Prozent der Befragten relevant, während das Serviceangebot an Bord nur bei 39 Prozent Beachtung findet.

Die Nähe zum Flughafen ist ein weiteres Schlüsselkriterium, wie eine IATA-Umfrage von 2023 zeigt, denn mehr als



In der «Rundschau»-Ausgabe 1/23 beleuchtete Philip von Schöppenthau, der stellvertretende Generalsekretär der ECA, dass gewerkschaftslose Crewmember oft Dienste leisten, die an die Grenzen der EASA-Vorschriften stossen oder diese überschreiten.

Quelle: ECA

Im Hinblick auf den Bordservice stehen Sicherheit und Sauberkeit an oberster Stelle. Laut einer BDL-Studie von 2014 halten nahezu alle Passagiere diese Aspekte für besonders wichtig. Andere Faktoren wie Verpflegung und Unterhaltung rangieren deutlich weiter unten in der Prioritätenliste.

Den Fokus der Passagiere bei der Flugbuchung scheinen Billigflugairlines in Europa verstanden zu haben. Europaweit boomt der Low-cost-Verkehr – 2024 hat der Markt das Vor-Corona-Niveau längst überholt. Dabei bleibt der Markt von nur wenigen grossen Playern geprägt: Eurowings, Ryanair, Easyjet und Wizz Air decken zusammen über 91 Prozent des Angebots ab. Mit insgesamt 68 000 Starts pro Woche und 10 600 Strecken ist das Angebot in Europa um zwei Prozent gestiegen. Besonders Ryanair fliegt vorneweg: Über 24 000 Starts wöchentlich, das sind acht Prozent mehr als im Vorjahr und 30 Prozent mehr als vor der Pandemie. Easyjet und Wizz Air folgen mit 12 800 beziehungsweise 6 300 Starts.

Im Mai 2013 stürmte Norwegian Airlines mit einer jungen Flotte und ambitionierten Langstreckenplänen auf den Low-cost-Markt, um mit günstigen Preisen die grossen Airlines unter Druck zu setzen. Die rot-weissen Dreamliner sollten den Netzwerk-Carriern Passagiere abjagen. Doch nach acht Jahren und einem dramatischen Rückgang des Aktienkurses um fast 100 Prozent erklärte CEO Jacob Schram im Januar 2021 das «Low-cost-Langstreckenprojekt» für gescheitert. Der Fokus solle wieder auf Kurzstrecken liegen, die immer das Rückgrat des Unternehmens waren. Die Pandemie war dabei nur ein Teil der Geschichte, denn Norwegian hatte

auch schon vor Corona mit Problemen zu kämpfen. Und bei näherer Betrachtung der Branche wird klar: Das eigentliche Problem lag weniger bei Norwegian selbst, sondern im Konzept der «Langstrecke zu Dumpingpreisen». Ein Schicksal, das auch Wow Air und Air Asia X ereilte.

Das Prinzip klingt anfangs simpel und wenig riskant: Minimaler Service, günstige Preise und cleveres Marketing. Mit dieser Mischung flogen Ryanair, Easyjet und Co. auf der Kurz- und Mittelstrecke regelmässig in die Erfolgsspur. Die vermeintlich einfache Lösung für die Langstrecke: Eine sparsame Langstreckenflotte, um das erfolgreiche Modell auf interkontinentale Routen zu übertragen. Doch so einfach ist es leider nicht. Ryanair setzt auf kleinere Flughäfen in der Nähe grosser Städte, was nicht nur günstige Flughafenentgelte bringt, sondern auch eine starke Verhandlungsposition. Kürzere Roll- und Abfertigungszeiten ermöglichen zudem einen straffen Flugplan und mehr Flüge pro Maschine. Doch bei Langstreckenflügen stösst fast jeder kleinere Flughafen mit Grossraumflugzeugen an seine Grenzen. Langstrecken ab Provinzflughäfen sind deshalb schwierig umzusetzen, zumindest mit Widebodies. Ein weiteres Problem: Billigflieger bieten keine Umsteigeverbindungen oder durchgechecktes Gepäck. Was bei Kurzstreckenflügen kaum ins Gewicht fällt, verursacht auf Langstrecken erhebliche administrative Aufwände. Zudem werden Langstreckenflüge eher langfristig gebucht, während bei Kurzstreckenflügen Spontanbücher die Preisschwankungen ausgleichen. Dies passt nicht zu den typischen Preisstrukturen der Billigflieger, die auf spontane Buchungen angewiesen sind.

Langstreckenflüge sind teurer im Betrieb. Die Treibstoffkosten sind ein bedeutender Posten, und auf längeren Strecken schrumpft der Vorteil der Billigflieger: Studien zeigen, dass der Kostenvorteil von 60 Prozent auf Kurzstrecken auf nur noch etwa zehn Prozent bei Langstrecken zusammenschrumpft.

Trotzdem gibt es auch positive Ausnahmen. Airlines wie Westjet, Azul, Cebu Pacific oder Scoot haben es geschafft, ein profitables Geschäftsmodell aufzubauen. Auch die koreanische Airline T'way kann Frankfurt mit Seoul für Ticketpreise unter 600 Franken verbinden. Wohlgerneht für Hin- und Rückflug.

Der Markt für Langstreckenflüge mit Narrowbody-Flugzeugen wie der A321XLR könnte in Zukunft wieder an Fahrt aufnehmen. Der neue Bestseller aus den Airbus-Werken, mit einer Reichweite von 8700 Kilometern, hat das Potenzial, die Luftfahrtbranche gehörig aufzumischen. Denn die Kombination aus der Reichweite eines Grossraum-



Sky-High Salaries for Wizz Air Malta Flight Crew

Wizzair.com

ITALY		
FIRST OFFICER	SENIOR FIRST OFFICER	CAPTAIN
€4,150	€6,100	€12,100

ROMANIA		
FIRST OFFICER	SENIOR FIRST OFFICER	CAPTAIN
€3,900	€6,300	€13,400

ALBANIA		
FIRST OFFICER	SENIOR FIRST OFFICER	CAPTAIN
€3,500	€5,700	€10,400

AUSTRIA		
FIRST OFFICER	SENIOR FIRST OFFICER	CAPTAIN
€3,900	€6,600	€12,300

APPLY NOW

*average monthly gross salary

Der Traum vom Fliegen zu jedem Preis? Wizz Air Malta wirbt mit Bruttodurchschnittsgehältern auf ihrem LinkedIn-Auftritt.

Quelle: LinkedIn Wizz Air

und den Betriebskosten eines Kurzstreckenflugzeugs eröffnet vielen Airlines völlig neue Möglichkeiten.

Günstige Flugtickets und Dumpinglöhne

In jeder Fluggesellschaft sind die Personalkosten eine der wenigen Positionen in der Erfolgsrechnung, bei der Einsparungen unmittelbar getätigt werden können. Das beflügelt die Kreativität im Umgang mit Anstellungsbedingungen des Personals.

Eine von der EU beauftragte Studie aus dem Jahr 2019 untersucht die Beschäftigungsformen in der Luftfahrt und deckt gravierende Missstände auf. Besonders auffällig ist, dass rund 20 Prozent der Pilotinnen und Piloten in atypischen Beschäftigungsverhältnissen arbeiten. Etwa neun Prozent werden als selbstständig geführt – doch diese Selbstständigkeit ist häufig nur eine Fassade. Denn fast alle dieser Pilotinnen und Piloten erfüllen nicht die Kriterien einer echten Selbstständigkeit, da sie keine Kontrolle über ihre Arbeitszeiten oder Auftraggeber haben. Diese Praxis führt zu der falschen Klassifizierung «eigenständig», obwohl sie in Wirklichkeit reguläre Arbeitnehmer sind.

Ein weiteres Problem stellt das sogenannte «Pay-to-Fly»-Modell dar. Hier zahlen Nachwuchspilotinnen und -piloten, um Flugerfahrung auf regulären Flügen zu sammeln. Besonders verbreitet ist dieses Modell bei Billigfluggesellschaften und Charterliegern. Solche Praktiken werfen nicht nur ethische Fragen auf, sondern haben auch sicherheitsrele-

vante Implikationen. Atypische Beschäftigungsverhältnisse können das unabhängige und verantwortungsvolle Handeln der Pilotinnen und Piloten beeinträchtigen, da sie unter wirtschaftlichem Druck stehen, die kommerziellen Interessen ihrer Arbeitgeber zu berücksichtigen.

Daher fordert die ECA Massnahmen, um diese Missstände zu beheben: Direkte und unbefristete Arbeitsverträge, ein Verbot von «Pay-to-Fly»-Programmen und eine konsequente Kontrolle der Arbeitsbedingungen durch nationale und europäische Behörden. Dies sei notwendig, um die Arbeitsverhältnisse in der Luftfahrt zu verbessern und die Sicherheit im Flugverkehr zu gewährleisten.

Gewerkschaftsarbeit bei Low-Coster Easyjet

Angeichts der vielfältigen Einsatzmöglichkeiten von Pilotinnen und Piloten, der zahlreichen Facetten der Luftfahrtbranche und der vielen Herausforderungen, mit denen die Mitarbeitenden konfrontiert sind, werfen wir einen Blick auf die aktuellen Themen einer Gewerkschaft bei Low-Coster Easyjet – der Easyjet Switzerland Pilot Association, kurz ESPA. Im Gespräch mit Kevin Curcio, Vorstandsmitglied der ESPA, erhalten wir Einblicke in die Arbeit der Gewerkschaft, in die vergangenen Verhandlungen sowie die Massnahmen zur Sicherung fairer Arbeitsbedingungen und langfristiger Perspektiven.

«Rundschau»: Welche Aufgaben und Ziele verfolgt die Easyjet Switzerland Pilots Association (ESPA)?

Kevin Curcio: Als Gewerkschaft der Easyjet Switzerland SA stehen wir zwischen der Firma und der Pilotengemeinschaft. Wir sind Mitglied der Easyjet Pilots Group, dem Zusammenschluss aller Gewerkschaften der Easyjet. Ebenfalls pflegen wir unser Netzwerk via SwissALPA, AEROPERS und der ECA. Über die SwissALPA sind wir auch Mitglied der IFALPA. Zusätzlich sind wir auf nationaler Ebene Mitglied im Schweizerischen Gewerkschaftsbund.

Gemäss unseren Statuten verfolgen wir folgende Ziele:

- ➔ Wahrung und Verteidigung der allgemeinen Interessen der bei Easyjet Switzerland SA angestellten Piloten.
- ➔ Beitrag zu einem geordneten, effizienten und sicheren Flugbetrieb innerhalb der Easyjet Switzerland SA.
- ➔ Erhaltung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Vorteile der bei Easyjet Switzerland SA angestellten Piloten.
- ➔ Aufbau und Pflege kooperativer Beziehungen sowohl mit Verbänden, die andere Mitarbeiter von Easyjet Switzerland SA vertreten, als auch mit Pilotengewerkschaften anderer Fluggesellschaften.
- ➔ Vertretung und Unterstützung der Mitglieder in Angelegenheiten von gewerkschaftlichen Aktionen, arbeitsrechtlichen Streitigkeiten und Arbeitslosenhilfe.

Wie viele Pilotinnen und Piloten vertritt die ESPA, und wie gestaltet sich der Umfang?

Wir sind erfreut, dass die Mehrheit aller Pilotinnen und Piloten bei Easyjet Switzerland Mitglieder der ESPA sind. Im ESPA-Board sind wir aktuell vier Board Member, welche die Gewerkschaftsarbeit untereinander aufteilen. Mit der Wahl



Kevin Curcio, 33 Jahre alt, lebt in Therwil, Kanton Basel-Landschaft. Seit März 2020 ist er First Officer bei Easyjet Switzerland und gehört seit März 2024 dem Vorstand der Easyjet Switzerland Pilot Association an.

eines fünften Board Members per April 2025 vervollständigen wir das ESPA-Board wieder.

Welche Unterschiede seht ihr in den Arbeitsbedingungen von Easyjet Switzerland im Vergleich zu den anderen Easyjet AOCs?

Im Grundsatz sind alle geltenden Verträge an das jeweilige Land angepasst, so auch unser aktueller CLA (Collective Labour Agreement). Dennoch unterscheiden sich die CLAs der verschiedenen AOCs respektive sogar bei der AOC Easyjet Europe pro Land, wenn auch nicht markant. Im Gegensatz zu anderen Easyjet AOCs fliegen wir in der Schweiz nach den EASA-FTL. In anderen Ländern gibt es hingegen bereits restriktivere FTL im CLA. In der Schweiz schützen wir jedoch vor allem unseren internen Upgrade-Prozess, indem DEC-Stellen (Direct Entry Command) sowie «Base Transfers» unterbunden werden. Es gilt auch ein spezieller Transferprozess von First Officer in und aus der Schweiz.

Die jüngsten Verhandlungen zum CLA standen im Fokus. Welche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen konnten erreicht werden?

Durch den neuen CLA haben wir zwei entscheidende Verbesserungen erreicht. Zum einen wurden vorherige Vereinbarungen überprüft, der aktuellen Gesetzgebung entsprechend aktualisiert und in einem einheitlichen CLA-Paket zusammengefasst. Zum anderen konnten klare Verbesserungen im Bereich «Short Notice Change», also Arbeitsplanänderungen innerhalb 48 Stunden, erreicht werden. Unsere Piloten haben nun ein klares Dokument mit Regelungen, wann eine Planänderung als «Short Notice Change» gilt und entsprechend, wenn nötig, abgelehnt werden kann. Besonders hervorzuheben ist hier die Möglichkeit, einen Nightstop in Folge einer Planänderung innerhalb 48 Stunden abzulehnen. Diese Möglichkeit bietet ausschliesslich der CLA von Easyjet Switzerland und ist somit im Easyjet-Netzwerk einmalig. Dies wirkt auch unserer AOC-übergreifenden «Interoperability» entgegen, da die Operation von einer anderen Base in der Regel mit einem Nightstop einhergeht.

Wie positioniert sich der aktuelle CLA im Vergleich zu den Verträgen anderer Low-cost und Flag Carrier Airlines?

Wir würden behaupten gut. Klar, es gibt immer mögliche Verbesserungen und Luft nach oben, aber im Vergleich stehen wir mit dem CLA der Easyjet Switzerland relativ gut da.

Was sind Dauerbrenner zwischen Easyjet und ESPA?

Im Moment haben wir noch Folgeprojekte des neuen CLA-Pakets zu erledigen, zum Beispiel das Projekt, alle Planungsvereinbarungen in einem einheitlichen Dokument zusammenzufassen. Ebenfalls stehen bald die neuen Verhandlungen über den «Paydeal» (Entlohnungsvereinbarung) an, die bereits im Vorfeld einiges an Arbeit generieren. Somit ist die Arbeit zwischen Easyjet und ESPA im Moment sehr vielfältig und ist von keinen «Dauerbrennern» geprägt.

Wie steht die ESPA zu atypischen Beschäftigungsverhältnissen in der Luftfahrt?

Das ist bestimmt ein ernstzunehmendes Thema, das vor allem in der Zukunft der Luftfahrt klare Regeln und Vereinbarungen erfordert, damit nichts aus dem Ruder läuft. Wir sind erfreut zu sehen, dass dieses Thema bereits auf europäischer Ebene diskutiert wird und auch professionelle Umfragen zu den Beschäftigungsverhältnissen gemacht werden.

An welchen Projekten arbeitet die ESPA derzeit?

Wir haben bereits einiges an Projekten für das Jahr 2025. Unter anderem bereiten wir uns auf unsere Generalversammlung im April vor. Wir überarbeiten die Organisation und die Arbeitsweise innerhalb der ESPA. Wir versuchen baldmöglichst die Zusammenfassung der verschiedenen Planungsvereinbarungen abzuschliessen. Des Weiteren prüfen wir zusätzliche Planungsmodelle im Teilzeitbereich. Die ESPA-Website steht kurz vor Veröffentlichung, und die Vorbereitungen für

die Verhandlungen über eine neue Entlohnungsvereinbarung haben begonnen.

Welche Veränderungen in der Luftfahrtbranche haltet ihr für notwendig, um einen Mehrwert für Passagiere, Mitarbeitende und die Umwelt zu schaffen?

Das ist eine sehr gute Frage, die so kurz zusammengefasst wohl kaum abschliessend beantwortet werden kann. Wir denken, dass es klar zu beobachten ist, wie die Luftfahrt nach der Corona-Pandemie wieder richtig an Fahrt aufgenommen hat, und zwar so, dass die aktuellen Limiten langsam, aber sicher erreicht sind. Der Luftraum ist überfüllt, es entstehen Engpässe an Flughäfen und auch bei den Arbeitskräften. Dies führt oft zu Flugverspätungen und Flugausfällen. Dieses Klima spiegelt sich auch in den Arbeitsbedingungen wider. Arbeitskräfte in der Luftfahrt arbeiten mehr als jemals zuvor, die Belastung psychisch sowie physisch steigt.

Diesem Trend muss mit einer klaren Regulierung in verschiedenen Sektoren entgegengewirkt werden. So entstehen wieder Margen, die eine vorausschauende und nachhaltige Planung und eine entsprechende Durchführung des Flugbetriebs ermöglichen. Es ist erfreulich zu sehen, dass der Faktor Umwelt auch immer mehr eine Rolle spielt. Airlines modernisieren ihre Flotte durch verbrauchsärmere, leisere und somit effizientere Flugzeuge. Bei der Flughafeninfrastruktur wird auch vermehrt auf Effizienz und Nachhaltigkeit gesetzt. Ein schönes Beispiel dazu sind die Elektrofahrzeuge und Batterie-GPUs, die immer mehr im Einsatz sind.

All dies bringt auch automatisch einen Mehrwert für Passagiere, Mitarbeitende und die Umwelt mit sich. ✈



TEA Switzerland wurde von Easyjet aufgekauft und wird heute als Easyjet Switzerland betrieben, eines von drei AOCs des britischen Billigfluggesellschafts.

Quelle: Flickr Aero Icarus

Reduced Crew Operations – A Risk Not Worth Taking!

Folge 3 – Was, wenn die Technik nicht macht, was sie soll?

Die Bestrebungen der Luftfahrtindustrie, einen Piloten im Cockpit einzusparen, schreiten weiter voran. Der Weltpilotenverband IFALPA und unsere europäische Dachorganisation ECA haben – ebenso wie die AEROPERS – erhebliche Sicherheitsbedenken bei der Einführung einer Reduced Crew Operation. Wir stellen fest, dass sich die Industrie vor allem wirtschaftliche Vorteile erhofft.

Text: Austrian Cockpit Association (ACA)

Mit dieser mehrteiligen Serie möchte die AEROPERS ihre Mitglieder für das Thema Reduced Crew Operations (RCO) sensibilisieren – denn die Pläne hierzu sind konkreter als viele ahnen. Jede Folge behandelt dabei unterschiedliche Aspekte, darunter auch Case Studies, welche die Risiken einer weiteren Crew-Reduktion aufzeigen. Wir hoffen, dass die vorgebrachten Themen zu Diskussionen unter Kolleginnen und Kollegen und in Eurem Umfeld anregen.

Weiterhin informieren wir über die Massnahmen der IFALPA sowie die Arbeit der ECA-RCO-Taskforce, in der die AEROPERS vertreten ist. Wir danken den Kolleginnen und Kollegen der Taskforce, der IFALPA und der ALPA für die wertvollen Inputs zu dieser Seite und der ACA für das Überlassen der Texte.

Nachdem die Themen Workload Management, Human Factors und schlechtere Manual Flying Skills in den ersten beiden Folgen unserer RCO-Serie beleuchtet wurden, widmet sich die dritte Ausgabe jenen Situationen, in denen die Technik nicht so funktioniert, wie sie sollte.

Pilotinnen und Piloten müssen in modernen Cockpits mit Situationen von besonders hoher Komplexität und Arbeitslast zurechtkommen – oder einem sogenannten «Improper Automation System Behaviour». Sie sind in diesen Momenten die wichtigste Ressource an Bord eines Verkehrsflugzeugs und können im Falle eines technischen Defekts die Situation entschärfen, indem sie sorgfältig trainierte Fähigkeiten und ihre langjährige Erfahrung anwenden. Diese Leistung kann nur in einem bewährten Team bestehend aus mindestens zwei Pilotinnen und Piloten erbracht werden und keinesfalls im Rahmen einer Reduced Crew Operation!

Improper Automation System Behaviour

Mit fortschreitender Automatisierungstechnik in den Cockpits unserer Verkehrsflugzeuge hat sich während der vergangenen Jahrzehnte auch die Komplexität unseres Arbeitsplatzes stark erhöht. Während die Fähigkeit, ein Flugzeug, ohne jegliche Hilfen manuell zu steuern, nach wie vor zu den Kernkompetenzen einer jeden Pilotin und eines jeden Piloten gehört, beinhaltet ein grosser Teil unseres Arbeitsalltags den korrekten Umgang mit vielschichtigen Autoflight, Flight Guidance und Flight Management Systems. Je nach Flugzeug-



Jeder Pilot hofft, dass er diese Maske nicht brauchen wird – Rauch im Cockpit oder eine Rapid Decompression sind bereits im Multicrew-Konzept anspruchsvolle Verfahren.

muster sind diese mehr oder weniger kompliziert, und die Crews können sie entsprechend der Flugphase einsetzen.

Was passiert jedoch, wenn ein Autopilot System, Flight Guidance oder FMS nicht so funktionieren, wie sie sollen? Ursachen hierfür sind zum Beispiel Modi, die nicht greifen, fehlerhafte Codierungen in unseren FMS-Datenbanken oder die unerwünschte Aktivierung eines Modus durch Interferenzen mit den Radarhöhenmessern des Luftfahrzeugs.

IATA und IFALPA schildern in ihrem Problem Statement Letter zum Thema «Interference With Radio Altimeter Frequency Band» vom November 2020 beispielhaft, wie solche Situationen letztlich nur von zwei gut trainierten Pilotinnen und Piloten entschärft werden können: «[...] During the “iron dome” activations near Tel Aviv airport, one airline experienced several radar altimeter interference events which resulted in either inappropriate activations of EGPWS terrain warnings or an autopilot 3 problem statement – 5G interference with radar altimeter frequency band landing flare maneuver being erroneously activated at around 1500 feet above ground level. Had the flight crews not disengaged the autopilot and taken control of the aircraft manually during the erroneous activation of the autopilot flare maneuver at these altitudes, there would have been a high probability of the loss of the aircraft due to having insufficient altitude to recover from the resulting stall. [...]»

In Situationen, in denen unsere oft komplexen Autoflight- und Flight Guidance-Systeme Störungen aufweisen, ist eine effektive Zusammenarbeit in einem Multicrew-Konzept essenziell. Aufgrund sich widersprechender und ungewohnter Instrumentenanzeigen ist in jedem Fall mit einem Überraschungsmoment zu rechnen, der sogenannte «Startle and Surprise Effect». Je nach Schweregrad der Störung, Müdigkeit der Crew und Flugbedingungen (Nacht/Tag, IMC/VMC, Turbulenzen) kann diese zu Desorientierung und einer hohen Arbeitslast führen. Hier hat der Pilot Monitoring eine besonders wichtige Rolle, da er dem Pilot Flying die notwendige Unterstützung bietet.

Da ähnliche Störungen prinzipiell während jeder Flugphase auftreten können, lehnen IFALPA, ECA und ACA jegliche Pläne zu RCO ab, so auch das von Airbus zur Zertifizierung vorgesehene Konzept einer Enhanced Minimum Crew Operation (eMCO), das auf definierten Segmenten im Reiseflug nur noch eine Pilotin oder einen Pilot im Cockpit vorsieht.

Abnormal Operation

Die von verschiedenen Herstellern zur Zulassung vorgesehenen RCO- und eMCO-Konzepte berücksichtigen in keiner Form schwere technische Störungen am Luftfahrzeug, die in kürzester Zeit zu einer sehr hohen Arbeitslast im Cockpit führen.

Exemplarisch möchten wir einige technische Defekte aufführen, die von einer Pilotin oder einem Piloten als Single Pilot im Rahmen einer Reduced Crew Operation nicht abgearbeitet werden können – schlichtweg, weil die dazugehörigen Verfahren komplex und das zeitgleiche Steuern des Flugzeugs zu anspruchsvoll sind:

1. Rauchentwicklung im Cockpit

Feuer an Bord ist immer ein zeitkritischer Notfall, besonders anspruchsvoll ist das Verfahren jedoch, wenn eine Rauchentwicklung unmittelbar im Cockpit vorliegt. Bereits im Multicrew Cockpit fordert dieses Szenario der Crew alles ab: Während der Pilot Monitoring unter anderem durch sogenannte «Load Shedding» versucht, eine potenzielle Feuerquelle stromlos zu schalten und sekundäre Fehler abzarbeiten, ist der Pilot Flying damit beschäftigt, das Flugzeug mit stark eingeschränkten Autoflight Systems oder sogar manuell auf schnellstmöglichem Wege zu einem geeigneten Ausweichflugplatz zu fliegen. Besonders herausfordernd ist dies in gebirgigen Regionen mit hohen Mindestflughöhen.

Zusätzlich erschweren dichter Rauch und das Verwenden der Masken eine effektive Kommunikation zwischen den Pilotinnen und Piloten untereinander sowie mit der Flugsicherung. Es ist nicht nachvollziehbar, wie ein solcher Notfall im Rahmen einer RCO oder eMCO von nur einer Pilotin oder einem Piloten abgearbeitet werden könnte.

2. Unreliable Airspeed

Wenn der Crew falsche Airspeed-Daten auf den Instrumenten angezeigt werden, dann kann dies zunächst zu Verwirrung führen. Sobald der Fehler erkannt ist, konzentriert sich der

Pilot Flying auf ein Fliegen nach Pitch und Power, während der Pilot Monitoring das entsprechende Verfahren abarbeitet.

Hierfür werden zwangsläufig mindestens zwei Pilotinnen oder Piloten im Cockpit benötigt. Wie diese hohe Arbeitslast von nur einem Piloten oder einer Pilotin in einem eMCO-Cockpit gestemmt werden soll, ist völlig unklar.

3. Decompression

Im Falle eines plötzlichen Abfalls des Kabinendrucks ist die sogenannte «Time of Useful Consciousness» ausschlaggebend. Innerhalb dieser Zeit müssen die Masken aufgesetzt werden, um bei Bewusstsein zu bleiben. Besonders jene grossen Flughöhen sind kritisch, in denen sich ein Verkehrsflugzeug während des Reiseflugs befindet. Wenn sich im Reiseflug – wie im eMCO-Konzept von Airbus vorgesehen – nur noch eine Pilotin oder ein Pilot im Cockpit befindet, steigt das Risiko einer Crew Incapacitation im Falle eines Druckabfalls ebenfalls, was mit dem heutigen Sicherheitsniveau in der Verkehrsflughfahrt unvereinbar ist.

Erst im September 2022 stürzte ein als Single-pilot betriebener Business Jet des Typs Cessna 551 unkontrolliert in die Ostsee, nachdem der Pilot der Flugsicherung zuvor Probleme mit der Kabinendruckregelung des Flugzeugs gemeldet hatte. Ein Zwischenbericht der BFU legt inzwischen nahe, dass der Pilot nach einem Abfall des Kabinendrucks die Sauerstoffmaske nicht rechtzeitig aufsetzte und so handlungsunfähig wurde. Möglicherweise hätte die Anwesenheit eines zweiten Piloten im Cockpit diesen Unfall verhindern können.

PAVE-Modell

PILOT – AIRCRAFT – ENVIRONMENT – EXTERNAL

Pilot

- Fatigue?
- Gesundheit, emotionaler Zustand?
- Viel oder wenig Routine und Erfahrung auf Muster, Trainingszustand?

Environment

- Wetter Abflug, Enroute, Destination?
- Tag/Nacht, IMC/VMC, Icing, CBs, Turbulenz Enroute, Low Visibility?
- Abflug und Destination anspruchsvolle Airports?
- Alternates Enroute geeignet?

Aircraft

- MEL-Items und dazugehörige Procedures?
- Mass and Balance und entsprechende A/C-Performance?
- Fuel Reserven?

External

- Slot, Zeitdruck, Arbeitszeitlimits?
- Abfertigung?
- Passagiere?

SPORDEC und Lösungsansätze im Team

Auch wenn unsere normal und abnormal Operation grösstenteils auf vorgegebenen Verfahren beruht: Die eigentliche Entscheidung, welche geeignete Massnahme zu treffen ist, obliegt der Crew. Diese wird am effektivsten im Team getroffen, mit Hilfe des Akronymes «SPORDEC».

Ein Cockpit-Konzept im Rahmen einer Reduced Crew Operation schränkt diesen Entscheidungsprozess massiv ein, da ein Single Pilot im Reiseflug vermutlich nicht annähernd ausgewogen Entscheidungen treffen kann wie ein Zweierteam erfahrener und gut ausgebildeter Pilotinnen oder Piloten.

Wie schnell eine hohe Arbeitslast einen Single Pilot an seine Leistungsgrenzen bringen kann, haben das Safety Committee und die Single Pilot Working Group der US-amerikanischen National Business Aviation Association (NBAA) in einem Video veranschaulicht. Es ist zu finden unter anderem auf YouTube: https://www.youtube.com/watch?v=xpa_VAGvC9U

Im zehnminütigen Film «Alone in the Cockpit – Loss of Control Inflight» fliegt «Pilot John» in seinem Embraer Phenom 300 bei Gewittern den stark frequentierten Miami International Airport an. Schon bald ist er mit dem Verkehrsaufkommen, der Bedienung seines FMS, einem kurzfristigen Pistenwechsel und den anspruchsvollen Wetterbedingungen überfordert.

Eine Cockpitcrew bestehend aus zwei Pilotinnen oder Piloten hätte in solch einem Fall möglicherweise bereits vor Abflug andere Optionen in Erwägung gezogen. Mit Sicherheit aber wäre im Flug mindestens die doppelte Kapazität für die Bewältigung der Arbeitslast zur Verfügung gewesen!

Abweichungen und Trends erkennen

Automatisierungstechnik, die im Rahmen einer Reduced Crew Operation noch stärker eingesetzt werden würde, reagiert auf Veränderungen und agiert nur selten vorausschauend aktiv. Pilotinnen und Piloten jedoch sind darauf trainiert, Abweichungen und Trends schon früh zu erkennen und entsprechend zu reagieren. Dies passiert bereits in der Phase der Flugvorbereitung und dauert während des gesamten Flugs an. RCO und eMCO würden die Fähigkeit der Cockpitcrew, Gefahren und Risiken früh zu erkennen und entsprechend zu reagieren, erheblich einschränken.

Das PAVE-Modell – die Risiken einer Single Pilot Operation

Um die Risiken einer Single Pilot Operation besser zu identifizieren, schlägt die FAA in ihrem «Risk Management Handbook» die Verwendung des sogenannten «PAVE»-Modells vor. Der Kasten links (PAVE-Modell) stellt mit Sicherheit keine vollständige Liste dar. Jede Kategorie der PAVE-Matrix kann je nach Art der Operation um weitere Risiken erweitert werden.

Ganz eindeutig steht jedoch fest: Die Leistungsfähigkeit des einzelnen Piloten, Wetter und äussere Umstände sowie der Zustand des Luftfahrzeugs haben auf eine Single Pilot Mission viel erheblichere Auswirkungen als auf eine Multi-crew Operation.

Welche Position bezieht ICAO zum Thema RCO?

Entgegen den Bestrebungen der Luftfahrzeughersteller, RCO voranzutreiben und eine Zertifizierung zu erreichen, ist bisher zu beobachten, dass die ICAO tendenziell zurückhaltend agiert. Entsprechend spiegelt sich im ICAO Working Paper A41-WP/323 vom August 2022 weitestgehend die Position der IFALPA wider:

- ➔ RCO und eMCO benötigen eine gründliche Risikobewertung unter Einbeziehung aller Stakeholder – das Sicherheitsniveau einer RCO muss mindestens gleichbleibend oder besser sein.
- ➔ ICAO verfügt derzeit nicht über die Ressourcen, solch eine Analyse durchzuführen. RCO würde eine Abänderung fast aller Annexe und der Chicago Convention erfordern.
- ➔ Es gibt Regionen, in denen bis heute keine Just Culture oder ein Fatigue Management etabliert sind. Dementsprechend ist es inakzeptabel, umfassende Veränderungen am Flugbetrieb in Form einer RCO vorzunehmen.
- ➔ RCO löst kein bestehendes Problem in der zivilen Luftfahrt. Durch RCO können jedoch erhebliche neue Sicherheitsrisiken entstehen.
- ➔ Es konnte bisher nicht nachgewiesen werden, dass durch eine RCO finanzielle Vorteile irgendeiner Art zu gewinnen sind.

Eine RCO oder eMCO würde daher in der Verkehrsluftfahrt zu inakzeptablen Risiken und einer erheblichen Verschlechterung der Flugsicherheit führen.

Wie gehen ECA und IFALPA beim Thema RCO weiter vor?

Am 4. Mai 2023 präsentierte die IFALPA auf ihrer 77. Jahreskonferenz gemeinsam mit ALPA International und ECA die globale Strategie der Pilotenverbände, um gegen die Entwicklungen im Bereich RCO vorzugehen. Das Vorgehen beinhaltet eine Kampagne auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene in den jeweiligen Mitgliedsstaaten.

Mehr Informationen

<https://www.eurocockpit.be/positions-publications/human-and-concepts-extended-minimum-crew-operations-and-single-pilot>

Mehr zum Projekt «NICO»/Virtual Co-Pilot des DLR findet man unter: <https://nico.dlr.de>





Rückspiegel

In dieser Rubrik wird eine Auswahl von Kommentaren über Luftverkehr und Flughäfen präsentiert.

Text: Andreas Schürer, Geschäftsführer Komitee «Weltoffenes Zürich»

Chancenlose Beschwerde der Flughafengegner

29. November 2024

Die Gegner der Pistenverlängerungen haben sich vor der kantonalen Abstimmung vom 3. März 2024 mit Falschbehauptungen ins Abseits gestellt. Irreführende Grafiken, die sie im Abstimmungsbüchlein platzieren wollten, hat die Staatskanzlei gestrichen. Dagegen wehrte sich der Verein «Fair in Air» mit einer Stimmrechtsbeschwerde. Das Komitee Weltoffenes Zürich hat bereits im Blog vom Januar 2024 geschrieben: «Offensichtlich gehen den Gegnern der Pistenverlängerungen die Argumente aus. Die Stimmrechtsbeschwerde zielt ins Leere. Sie wird, die Prognose sei hier erlaubt, chancenlos sein.»

Genauso ist es nun herausgekommen. Das Bundesgericht hat die Beschwerde abgewiesen. Die Grafiken enthielten Schätzungen über Entwicklungen des Flugverkehrs und seine negativen Folgen. Das Bundesgericht bestätigt, dass diese Informationen nicht nur ergänzender Natur waren. Sie beruhten grösstenteils auf nicht belegbaren Annahmen und Berechnungen. Grundsätzlich könne ein Referendumskomitee nicht frei über die Form verfügen, hält das Bundesgericht fest. Der Zweck des Abstimmungsbüchleins gebiete, dass es seine wesentlichen Argumente gegen eine Vorlage darlege. Die Staatskanzlei könne deshalb nicht nur bei der Länge eingreifen. Es bestehe auch ein thematischer Rahmen. So oder so: Die Zürcher Stimmberechtigten haben dem Flughafen Zürich das Vertrauen ausgesprochen. 62 Prozent der Stimmberechtigten haben den Pistenverlängerungen zugestimmt.



Betriebszeiten des Flughafens Zürich sichern

2. Dezember 2024

Die Änderung des Luftfahrtgesetzes sieht einen konkreteren Bestandesschutz für die Betriebszeiten der Landesflughäfen vor. Das Komitee Weltoffenes Zürich hat dies in seiner

Vernehmlassungsantwort unterstützt – drängt aber noch auf eine Präzisierung.

Der Bestandesschutz für die Betriebszeiten der Landesflughäfen ist von entscheidender Bedeutung. Damit die Luftfahrt die Schweiz auch künftig an die Welt anbinden kann, erträgt es keine weiteren Verschärfungen der betrieblichen Rahmenbedingungen. Am Flughafen Zürich, dem einzigen internationalen Drehkreuz des Landes, wurden die Betriebszeiten in den letzten 25 Jahren um zwei Stunden reduziert. Die Nachtruheregelung ist an keinem vergleichbaren Drehkreuz in Europa so restriktiv wie in Zürich. Weitere Einschränkungen würden den Betrieb am Drehkreuz Zürich gefährden. Um die Sicherung der betrieblichen Bestandesschutzgarantie noch deutlicher zum Ausdruck zu bringen, beantragt das Komitee Weltoffenes Zürich im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des Luftfahrtgesetzes, dass diese gesetzliche Grundlage in einem eigenen Absatz geregelt wird. Und nicht wie aktuell vorgesehen im gleichen Passus wie die Regelung über den Bestandesschutz der Gesamtanlage. Beides sind wichtige Elemente des Luftfahrtgesetzes. Idealerweise sind sie in separaten Absätzen geregelt. Die explizite Aufnahme des betrieblichen Bestandesschutzes im Luftfahrtgesetz ist auch wichtig, um die Klarheit und Rechtssicherheit zu verstärken.



Nachruhe-Initiative ist bundesrechtswidrig

19. Dezember 2024

Die Forderung der Nachruheinitiative, den Flugbetrieb in Zürich strikt ab 23 Uhr zu verbieten und einen Verspätungsabbau generell zu untersagen, gefährdet die Hub-Funktion des Flughafens Zürich. Ein von «Pro Flughafen» in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten von Prof. Dr. Felix Uhlmann zeigt zudem klar: Die Initiative verstösst gegen Bundesrecht und muss für ungültig erklärt werden.

Felix Uhlmann (im Bild rechts neben Christian Bretscher, Geschäftsführer «Pro Flughafen»), ordentlicher Professor für Staats- und Verwaltungsrecht sowie Rechtsetzungslehre an der Universität Zürich, lässt in seinem Gutachten keinen Zweifel daran: Die Betriebszeiten des Flughafens sind abschliessend im Bundesrecht geregelt. Heute gelten am Flughafen Zürich Betriebszeiten von 06.00 bis 23.30 Uhr. Der Zeitraum zwischen 23.00 und 23.30 Uhr ist dabei ausschliesslich für verspätete Starts und Landungen vorgesehen – für bewilligungsfreien Verspätungsabbau. Professor Uhlmann stellt fest, dass eine kantonale Verschärfung unzulässig ist und zudem zwingende Bestimmungen des Aktienrechts verletzt, indem sie in die unentziehbaren Kompetenzen des Verwaltungsrats eingreift.

Der Kantonsrat wird abschliessend entscheiden, ob er diesen Fakten Gehör schenkt oder ob er die Initiative wider besseres rechtliches Wissen durchboxt. Für die Ungültigkeitserklärung ist im Kantonsrat eine Zweidrittelmehrheit nötig. Das Komitee Weltoffenes Zürich erwartet vom Kantonsrat staatspolitische Räson. Man kann in der Flughafenpolitik verschiedener Meinung sein. Die Stimmberechtigten aber mit einer rechtswidrigen Initiative zu täuschen, ist inakzeptabel.

Politisch ist die Initiative ebenfalls klar abzulehnen. Die Umsetzung eines fixen Betriebsschlusses in Zürich um 23 Uhr würde die internationale Anbindung Zürichs und der Schweiz gefährden.



Dem Drehkreuz Sorge tragen

3. Februar 2025

Das Komitee Weltoffenes Zürich hat dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Stellungnahme zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich eingereicht. Die Beurteilung fällt grundsätzlich positiv aus: Das SIL-Objektblatt bildet eine gute Grundlage, um den Flughafen Zürich zu entwickeln und die internationale Anbindung langfristig zu gewährleisten. Zentral ist analog zur Revision des Luftfahrtgesetzes die Sicherung der heutigen Betriebszeiten. Die bestehenden Zeiten von 06.00 bis 23.30 Uhr, wobei die letzte halbe Stunde dem Verspätungsabbau vorbehalten ist, sind essenziell für den Hub-Betrieb.

Die Gegner ziehen vehement am anderen Ende des Seils und verkennen einmal mehr, wie stark sich die Lärmsituation in den letzten Jahrzehnten und Jahren verbessert hat. Ebenfalls nie erwähnt wird im Dauerlamento der Kritiker, dass der Flughafen Zürich heute die europaweit restriktiv-

komitee

weltoffenes zürich

Das Komitee «Weltoffenes Zürich» vertritt Wirtschaftsinteressen. Die Pflege der internationalen Verkehrsanbindung der Schweiz, namentlich die Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Hubs Zürich, steht im Zentrum der Arbeit. Medien- und Öffentlichkeitsarbeit sowie systematische Interessenvertretung gegenüber Politik und Verwaltung definieren das Tätigkeitsspektrum auf kantonalen und nationaler Ebene.

Andreas Schürer, Männedorf, ist Geschäftsführer des Komitees «Weltoffenes Zürich». Zudem ist er Inhaber einer Kommunikationsagentur in Männedorf.

Die Beiträge auf diesen Seiten wurden erstmals auf Facebook publiziert. Für den direkten Link den Barcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen!

Weitere Informationen: www.weltoffenes-zuerich.ch



ten Betriebszeiten hat. Der Schutz der Bevölkerung wird sehr ernst genommen. Das ist legitim. Doch es liegt nicht drin, das Korsett noch enger zu schnallen.

Zu betonen sind auch die Vorteile, die der Flughafen und der Drehkreuz-Betrieb der Airline SWISS bringen. Am Flughafen hängen direkt über 30 000 Arbeitsplätze und eine jährliche Wertschöpfung von rund sieben Milliarden Franken. Der Flughafen Zürich ist kein Selbstzweck – er ist eine strategische Notwendigkeit für die gesamte Schweiz. Jetzt gilt es, die Weichen so zu stellen, dass der Flughafen als Drehscheibe für die internationale Vernetzung des Landes weiterhin funktionieren kann. ➔





Matthias Schmid – Himmelwärts über die Alpen mit dem Papst

Aufgewachsen an einer Bahnlinie zog es Matthias Schmid nicht in den Lokführerstand, sondern nach einem eindrücklichen Erlebnis in die dritte Dimension. In seiner langen, eindrücklichen fliegerischen Karriere hatte er das Privileg, den Papst über die Alpen zu fliegen.

Text: Frank Schwabe

Frank Schwabe: Lieber Matthias, wir kennen einander ja schon seit unserem gemeinsamen Dienst im Flusi-Zug der Flugplatz-Stabskompanie 12. Erzähle bitte den Leserinnen und Lesern einleitend in ein paar Worten etwas über deinen Ursprung, deine Familie und ein paar Highlights in deiner beruflichen Karriere.

Matthias Schmid: Geboren bin ich am 4. April 1953 in Basel, aufgewachsen in Liestal und Ueken. Im Jahr 1977 erlangte ich das Primarlehrerdiplom und bildete mich anschliessend zum Berufswahl-Klassenlehrer weiter.



Matthias Schmid als kleiner Bub auf dem Flugplatz Sisseln.

Die Begeisterung für die Fliegerei erwachte in mir bereits in frühen Kindesjahren: Mit meinem Vater war ich im Fricktal unterwegs, um Felder zu bestellen, die unsere Familie als Nebenerwerb bewirtschaftete. Plötzlich erschien am Himmel ein für mich riesiges Flugzeug, das unmittelbar über

unsere Köpfe und anschliessend knapp über ein Hausdach hinwegflog und dahinter auf einer Wiese landete. Aus dem Grunau Baby, die HB-87, die mit Baujahr 1933 heute immer noch existiert und auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart stationiert ist, entstieg ein wahrhafter Mensch – das wollte ich auch. Von da an zog es mich immer wieder zu Flugplätzen hin, zunächst nach Sisseln und später nach Schupfart hoch, um die eleganten Segelflugzeuge und die dröhnenden Motorflugzeuge zu bewundern, wie sie auf der kurzen Gras-Buckelpiste starteten und landeten. So war es naheliegend, dass mich der Fliegervirus packte, der mich bis heute nicht losgelassen hat. Nacheinander folgten die Ausbildungen zum Segelflieger, PPL (FVS), Verkehrspiloten, Fluglehrer, Prüfungsexperten, Flugunfall-Untersuchungsleiter. Heute verfüge ich über 40 Jahre Linienpilotenerfahrung und bin nach wie vor aktiver Pilot mit SEP (land), SEP (sea), MEP, IR und bis vor kurzem PA46T, C510 und PC24.



Matthias heute, im PC-24-Cockpit.

Piloten-Memorys

Wie in der letzten Nummer angekündigt und erstmals durchgeführt, berichten Flight Crewmember unter dieser Rubrik über eigene Luftfahrterlebnisse, die in gewissem Masse auch ein Stück Aviation History darstellen. Das gibt Gelegenheit, Luftfahrterlebnisse und Erfahrungen weiterzugeben. Alle Leserinnen und Leser der AEROPERS-«Rundschau» sind herzlich eingeladen, über ihre Erlebnisse zu berichten. Den Anfang machte Urs Bänziger in der «Rundschau»-Ausgabe 4/2024. Im Folgenden hat sich Matthias Schmid zu einem Bericht bereit erklärt. Gern nehme ich weitere aviatische Erlebnisse zur Bearbeitung entgegen (f-schwabe@bluewin.ch).

Am 1. Oktober 1980 begann ich meine Karriere als Linienpilot bei der Crossair, nachdem ich vorher als Instruktor für die SLS gearbeitet hatte. Während der ganzen Karriere durfte ich bei der Crossair und der SWISS verschiedene Führungsfunktionen wahrnehmen: So war ich Manager Recruitment & Training, Flottenchef BAe 146/Avro RJ und Vice President Flight Operations Support.

Mein Last Flight bei der SWISS war am 28. Februar 2006. Heute sind rund 16000 Flugstunden und 25000 Landungen mit sieben Flugzeugtypen in meinen Flugbüchern.

Seit 2006 habe ich eine eigene Firma, die «Saferflight GmbH», und seit 2009 verfüge ich über eine eigene Neurofeedback-Praxis. Ich konnte Neurofeedback in der Aus- und Weiterbildung von Piloten als effizientes Training mit erstaunlichen Resultaten einsetzen. Bekanntlich müssen bei der Führung eines Flugzeugs Höchstleistungen (Peak Performances) in kürzester Zeit abrufbar sein. Ausserdem wirke ich als NFB-Therapeut an öffentlichen Schulen.

Warum bist du Pilot geworden?

Unser Haus in Liestal stand unmittelbar an der Bahnlinie. Die Züge rauschten jeweils gewissermassen durch das Wohnzimmer. Die schweren Güterzüge brachten manchmal sogar die Wände zum Vibrieren. So war es naheliegend, dass ich dem klassischen Bubentraum folgend ursprünglich Lokführer werden wollte. Doch das Schlüsselerlebnis mit dem Grunau Baby verlieh mir gleichsam Flügel. Das Bewegungs-Natural in mir sagte: Fahren ist ja okay, doch beim Fliegen kommt die dritte Dimension dazu. Das war nochmal eine klare Steigerung, die zu den schönsten Wachträumen führte. Wäre ich irgendwo an einer Küste geboren und aufgewachsen, hätte es mich wohl aufs Meer hinausgezogen – das liegt mir zugegebenermassen auch sehr nah. Bootsurlaube mit dem eigenen Schiff ab Portovecchio gehören zu meinen Lieblings-Freizeitaktivitäten.

Erzähle uns bitte eines deiner persönlichen aviatischen Highlights, wenn möglich natürlich das aviatische Ereignis in deiner fliegerischen Karriere.

Es geschah am 12. Juni 1984. Endlich konnte der schon 1982 geplante Besuch des Papstes in der Schweiz stattfinden, nachdem er von einem Attentat genesen war, das sich

wenige Wochen vor dem geplanten Besuch auf dem Petersplatz in Rom ereignet hatte. Die ganze Diözese war in Aufregung. Alles, was Rang und Namen in der römisch-katholischen Kirche und in der Politik hatte, wollte mit dabei sein, wenn der Papst in Zürich landete, um anschliessend als erster Passagier in einer SF340 über die Alpen nach Lugano und von dort nach Genf zu fliegen. Das grosse Privileg, den Papst zu fliegen, kam der Crossair zu. Einige Tage davor, exakt am 6. Juni 1984, durfte ich die brandneue erste Saab Fairchild SF340 für die Crossair als Launch-Customer in Linköping in Empfang nehmen und in die Schweiz fliegen. Im Eiltempo musste ein passender Papstsitz eingebaut und das Flugzeug für den ersten kommerziellen Einsatz bereitgestellt werden. Als ich von Basel kommend zum Tarmac des Flughafens Zürich rollte, wollte eine ganze Schar Geistlicher das Flugzeug entern – alle wollten mit dem Papst fliegen. Nachdem wir dem Klerus klar gemacht hatten, dass nur einige wenige Kardinäle und Schweizer Gardisten im Flugzeug Platz finden würden, stiegen die Überzähligen wieder aus und suchten sich einen Platz in den beiden begleitenden Metrolinern.

Beim Flug über die Alpen liess der Flight Attendant die Tür zum Cockpit offen, damit der Papst nach vorne hinausschauen konnte, was er mit grosser Neugier tat. So gab ich ihm das Zeichen, dass er ins Cockpit kommen dürfe, was er sich nicht zweimal sagen liess. Ehe die überraschte Schweizer Garde reagieren konnte, war er schon im Cockpit und schloss die Tür



Datum	Flugzeug Type	Immatri- kulation	Art des Fluges	Flugstrecke		Start- zeit	Land- zeit	Anzahl Land- ungen	Gesamt-Dauer			
				von	nach				Bord-Kdt.		Co-Pilot	
1984	SF340	AHA							Std.	Min.	Std.	Min.
								Übern.				
				BSC	ZRH	0620	0700	1		5		
				ZRH	LUG	0820	1025	1		7		
				LUG	GVA	1530	1640	1	1	2		
				GVA	BSC	1550	1645	1		9		
									I Bord-Kdt. =		Std. Min.	
									II Co-Pilot =		Std. Min.	
									Gesamt-Total =		Std. Min.	
									Übertrag		4 3.3	
									Für das Gesamt-Total zählende Stunden		II	

Papst mit Dankesgruss und Auszug aus dem Flugbuch mit Autogramm.

hinter sich. So entstand ein schönes Gespräch über die Fliegerei, Geografie und den Alpensport. Als wir auf dem Flug von Lugano nach Genf über den Theodul-Gletscher bei Zermatt flogen, erklärte er, dass er ein grosser Freund des Skisports sei und gern wieder einmal Skifahren würde. Da ich auch gern Ski fahre, ermunterte ich ihn, sich dieses Vergnügen doch auch wieder einmal zu gönnen. Wie die Medien später berichteten, ging er zirka zwei Monate später zusammen mit dem damaligen italienischen Präsidenten des Senats und Staatspräsident von 1985 bis 1992, Francesco Cossiga, zum Skifahren in die Dolomiten. Zum Abschluss der Flugreise schenkte mir der Papst noch seine Unterschrift im Flugbuch, verbunden mit einem herzlichen Dank für den himmlischen Flug.

Wahrlich eine himmlische Geschichte. Gab es auch ein prägendes Lowlight-Erlebnis in deiner fliegerischen Karriere?

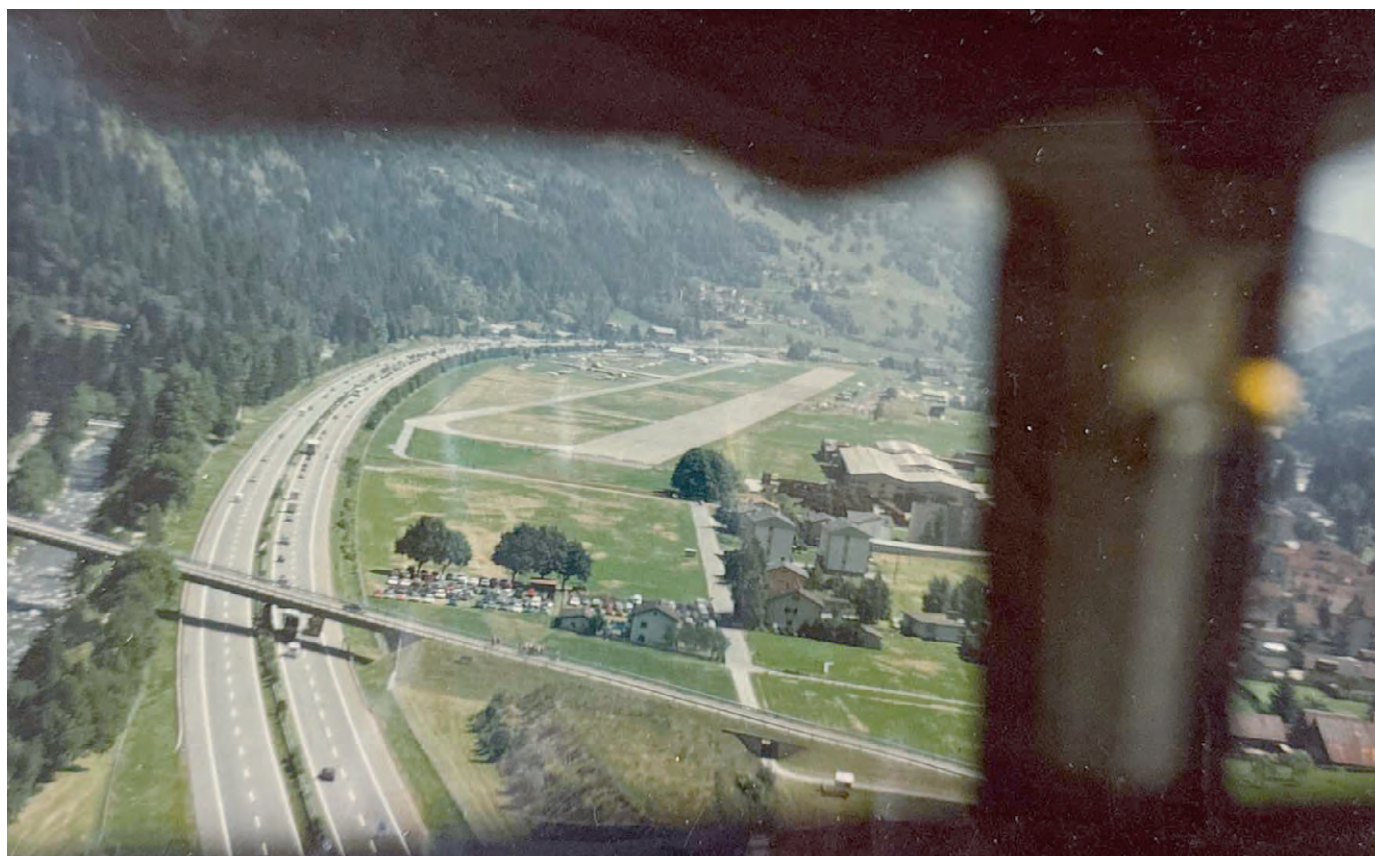
Als junger Captain flog ich die Rotation Zürich–Bern–Paris–Bern–Zürich mit einem Swearingen Metroliner. Auf dem Rückflug von Paris nach Bern wurde das Wetter zunehmend schlechter. Nebel und das Hereinbrechen der Nacht erschwerten die Sicht auf das Belpmoos. Trotz mehrmaligen Approaches mithilfe des NDB und grösstem Engagement war keine sichere Landung in Bern möglich, und wir entschieden uns zur Diversion nach Zürich. Anstelle eines Danks für die gute Landung trotz schlechten Wetters beschimpfte uns beim Aussteigen in Zürich ein total entnervter Passagier als «Mickey Mouse Airline» – wohl aus Ärger, dass er nun sein Abendprogramm ändern musste. Der Mann war ein später bekannt gewordener Politiker, der unter anderem mit seiner speziellen Methode zum energiesparenden Eierkochen für Lachsalven sorgte.

Flashlights – Einschätzungen zu zwölf Stichworten

- **Lieblingsflugzeug war/ist:** BAe 146/Avro RJ.
- **Warum:** 21 Jahre current, robustes, zuverlässiges Flugzeug, viele spezielle Erlebnisse, u.a. Promo-Tour durch die USA mit Überflug Mount Rushmore und frenetisch jubelnden US-PAX in der Kabine, Rundflüge mit der BAe 146/Avro RJ ab Ambri.
- **Schlechtestes Flugzeug war/ist:** Swearingen Metroliner 2.
- **Warum:** very poor performance, extrem laut, schwierig zu landen.
- **Lieblingshobby:** Jagd.
- **Lieblingsmusik:** Klassik (Barock, Romantik).
- **Lieblings-Interpret:** Cecilia Bartoli.
- **Lieblingsfilm:** The Graduate.
- **Lieblingsschauspieler:** Dustin Hoffman.
- **Lieblingessen:** Pasta in allen Variationen.
- **Lieblingsgetränk:** Rotwein.
- **Lieblingsort auf der Welt:** zu Hause im Fricktal.

Zum Abschluss: Was möchtest du gern den jüngeren aktiven Piloten mitgeben?

Allen Widerwärtigkeiten zum Trotz ist Pilot immer noch ein Traumberuf. Nach dem zehnten verpassten Slot und der fünfzehnten Verspätung – das gilt speziell für ZRH – blüht immer wieder die Hoffnung auf: Der nächste Flug läuft besser – gemeinsam im Team meistern wir das!



Anflug auf Ambri aus dem Bae-146-Cockpit.

Willkommen zu layoverwiki.com!

Was unternehmen während des Layovers? Auf der neuen Plattform können inspirierende Tipps geteilt werden, und Neues ist zu entdecken. Werde Teil der Community!

Text: Marco Peyer, Captain B777

Wer erinnert sich noch an layoverinfo.ch?

Damals waren die PDFs mit nützlichen Informationen, Restaurantempfehlungen und Ausflugstipps ein unverzichtbarer Begleiter für viele Crewmember. Leider wurde dieses Projekt vor einigen Jahren eingestellt, und mit ihm verschwand eine wahre Schatztruhe voller Tipps für unsere Layover.

Nicht nur ich habe diese Ressource immer mehr vermisst. Gerade neue Crewmitglieder fragen oft, was sie in ihrer Layover-Zeit unternehmen können. Dies war der Auslöser für mein neues Projekt: layoverwiki.com.

Was ist «layoverwiki.com»

Layoverwiki ist eine moderne Internetplattform, die auf der gleichen Software wie Wikipedia basiert. Sie bietet umfassende Informationen zu all unseren Destinationen – von kulturellen Highlights und Outdoor-Aktivitäten bis hin zu Insidertipps für Restaurants, Bars und Freizeitangebote. Doch das Besondere: Layoverwiki lebt von der Community. Jeder und jede kann ganz einfach mitmachen, selbst Einträge erstellen oder bestehende Inhalte bearbeiten.

Hast Du ein Lieblingsrestaurant oder eine tolle Bar entdeckt? Ergänze sie mit wenigen Klicks. Kennst Du eine Destination besonders gut? Teile Deine Erfahrungen und werde ein «Mentor» für andere. Korrigiere bestehende

Einträge, füge Deine Tipps hinzu oder teile Dein Wissen direkt – alles ist möglich.

Derzeit liegt der Fokus vor allem auf den Langstrecken-destinationen, da hier bereits viele Informationen eingepflegt wurden. Für die Kurzstreckendestinationen gibt es jedoch noch viele Lücken, die wir gemeinsam füllen können. Gerade hier seid Ihr gefragt – jede Ergänzung macht die Plattform wertvoller für uns alle!

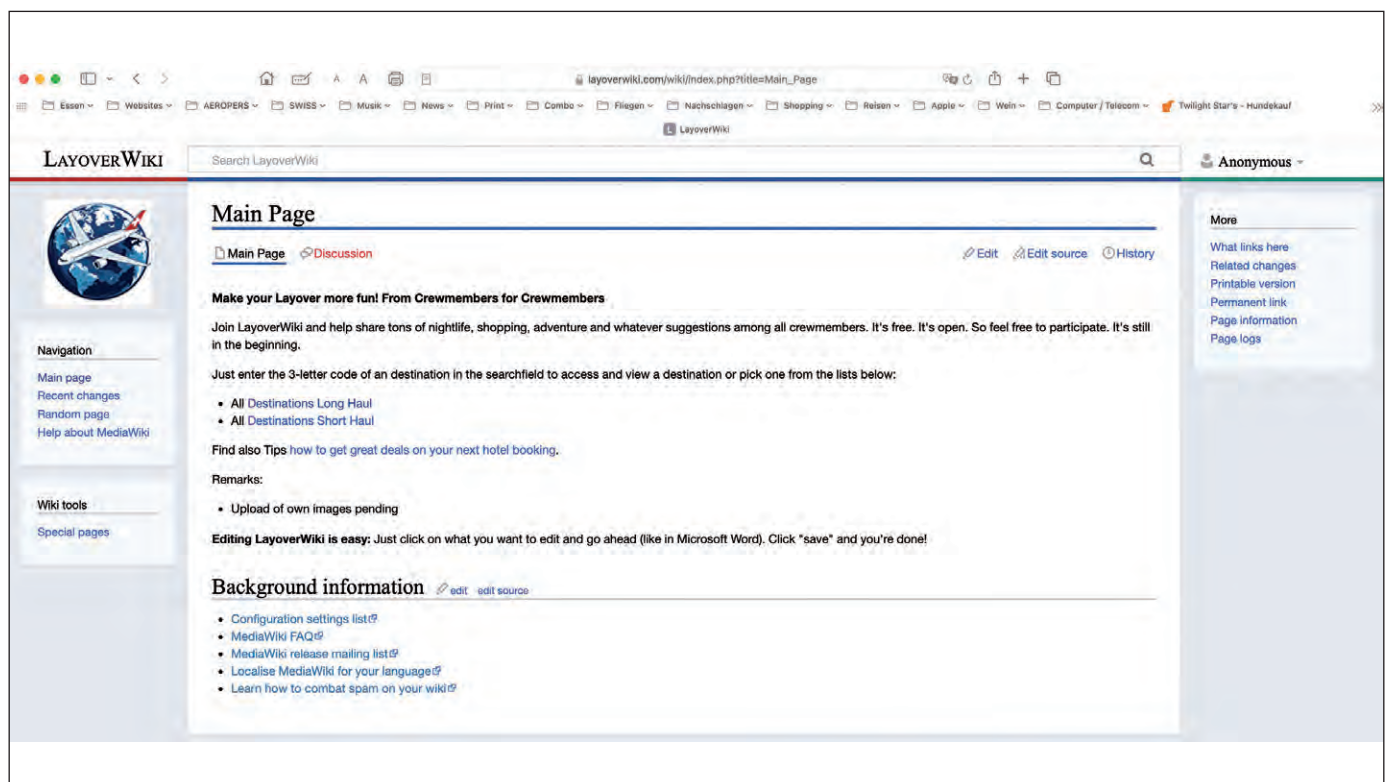
Die Plattform ist aktuell komplett offen, um die Hemmschwelle so niedrig wie möglich zu halten. Ich habe sie für uns Crews entwickelt, um von uns Crews gestaltet zu werden. Eine Plattform, die genau auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten ist und uns dabei hilft, das Beste aus unseren Layovern herauszuholen.

Ich lade Euch herzlich ein, Teil dieser neuen Community zu werden!

Besucht layoverwiki.com, stöbert durch die Einträge und helft mit, das Projekt weiterzugestalten. Gemeinsam können wir einen Ort schaffen, der uns alle bereichert – ganz egal, ob Ihr aktiv mitarbeitet oder einfach nur Inspiration für den nächsten Layover sucht.

Habt Spass und lasst uns gemeinsam die Layover-Zeit noch unvergesslicher machen!

Marco Peyer (marco.peyer@swiss.com)



Die neue Website von «layoverwiki.com».

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

Die **Schweizerische Eidgenossenschaft** hat ein brandneues Flugzeug erhalten, eine **Global Express 7500**, die eine 22 Jahre alte Citation Excel ersetzen sollte. Mit dem Kennzeichen T-787 wurde sie am 17. Dezember von Bombardier Business Aircraft an die Schweizer Vertreter übergeben und zwei Tage später von Montreal nach Payerne überflogen. Betrieben wird der Ultralangstreckenjet vom Lufttransportdienst des Bundes (LTDB). Der Schweizer Bundesrat genehmigte den Kauf des Flugzeugs für 103 Millionen Schweizer Franken im Jahr 2023. Das Flugzeug wird Anfang 2025 in Dienst gestellt und die nächsten zwei Jahre in Payerne stationiert sein, bevor es nach Bern verlegt wird. Im Herbst 2025 werden geplante Umbauten durchgeführt – darunter die Installation eines Selbstverteidigungssystems –, die voraussichtlich bis Ende des Jahrs abgeschlossen sein werden. In der Zwischenzeit, bis alle Upgrades fertig sind, plant der LTDB, die Citation Excel weiterzubetreiben. Die Luftwaffe betreibt auch eine 16 Jahre alte Falcon 900EX. Ersatzpläne werden derzeit geprüft, haben sich jedoch aufgrund von Budgetbeschränkungen verzögert. Zusätzlich zu den dem LTDB zugeordneten Flugzeugen betreibt die Schweizer Luftwaffe auch zwei Challenger 604, die für Flugrettungs- und Transportdienste zuständig sind.



Die Global Express bei der Landung in Dübendorf.

Quelle: Martin Stamm

Bei den Airlines der Lufthansa Group sind die Flüge im Rahmen des Sommerflugplans natürlich bereits zu buchen. Dazu wurden auch ganz neue Interkontinental- und Europa-Ziele aufgelegt. So steht im Flugplan der **Lufthansa** ab Frankfurt neu das polnische Ziel Bydgoszcz. Mit **Discover Airlines** geht es ab Frankfurt nach Alesund in Norwegen. Neue Discover-Ziele ab München sind Windhoek in Namibia, Calgary, Orlando wie auch Bodø in Norwegen. Hinzu kommen noch neue Destinationen für **Austrian Airlines** ab Wien: Edinburgh in Schottland, die deutsche Nordseeinsel Sylt, Burgas – wieder ein neues Ziel auf dem Balkan – und die nordnorwegischen Lofoten mit dem Zielflughafen Harsstad-Narvik in der Region Evenes. **Edelweiss** hat auch ab Zürich neue Destinationen angekündigt: Diese sind Bristol

in England, Calvi auf Korsika, Tiflis in Georgien, Terceira auf den Azoren und Zadar in Kroatien. In diesem Sommer wird **Brussels Airlines** so viele Flüge ins subsaharische Afrika anbieten wie nie zuvor. Die Lufthansa-Tochter plant 56 wöchentliche Flüge in diese Region, was eine Kapazitätssteigerung von zehn Prozent im Vergleich zum Sommer 2024 bedeutet. Dies macht die Erweiterung der Langstreckenflotte um einen Airbus 330 möglich, der im Juni von der Lufthansa an die Belgier transferiert wird. Damit bieten die Fluglinien der Lufthansa Group ihren Gästen über ihre Drehkreuze in Deutschland, der Schweiz, Österreich und Belgien dann mehr als 12 000 wöchentliche Verbindungen zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern an.

World News ...

When **Embraer** launched the **E2 family** in 2013, it chose a different path than Airbus and Boeing for their upgrades to the A320 and B737 respectively. While the two largest aircraft manufacturers focused primarily on putting new engines on existing designs, Embraer went much further, implementing major upgrades in other areas, including the move to a much more sophisticated flight control system. Twelve years later and seven years after the family's entry into service with Norwegian carrier Widerøe, Embraer is making the next move in cockpit technology by introducing an automated take-off function. This functionality, called **Embraer Enhanced Takeoff System (E2TS)**, is planned to be available in the fourth quarter of this year, including for retrofit on aircraft that have already been delivered. After lining up on the runway, the pilots will select the auto-takeoff mode, along with autothrottles, and engage the autopilot. The takeoff roll is initiated by pushing the power levers forward, but the pilots do not have to rotate the aircraft themselves. The system will rotate the aircraft to its maximum geometrical limits, avoiding a tail strike. The E2TS will also work if an engine fails. By optimizing the rotation phase, Embraer expects the E2 to be able to fly up to 500 nm farther from some runway-limited airports, like London City for example.



Diese Embraer E195-E2 hat eine spezielle Profit-Hunter-Lackierung bekommen.

Quelle: Embraer

Aura Aero im französischen Toulouse und **Heart Aerospace** im schwedischen Göteborg sind zwei Erfolg verspre-

chende Projekte für ein Regionalflugzeug mit **Hybridantrieb**. Aura Aero setzt bei der ERA (Electric Regional Aircraft) auf ein 19-Sitz-Flugzeug mit einem hybridelektrischen Antrieb. An einem sehr schlanken und damit widerstandsarmen Flügel aus Kohlefaser sorgen acht Elektromotoren für den nötigen Vortrieb. Den Strom beziehen sie aus einer Batterie, die von einem Turbogenerator von Safran gespeist wird. Im Frühjahr 2027 soll die ERA erstmals fliegen, Ende 2028 soll die Flugerprobung mit der Verkehrszulassung abgeschlossen sein. Zwei der Gründer haben zuvor bei Airbus gearbeitet. Der gegenwärtige Stand der Batterietechnologie ermöglicht nicht, zumindest für die nächsten zehn Jahre, ein Flugzeug dieser Grösse mit rein elektrischem Antrieb und einer für den Einsatz bei einer Fluggesellschaft sinnvollen Reichweite zu bauen. Das schwedische Start-up **Heart Aerospace** versucht, ein Flugzeug mit einer Kapazität von 30 Sitzen – genannt ES-30 – zu bauen. Der Prototyp wurde im September letzten Jahres vorgestellt und hat eine Spannweite von 34 Metern, so viel wie eine A320. Im zweiten Quartal 2025 soll der Demonstrator erstmals vollelektrisch starten. Ein zweites Vorserienmuster soll dann 2026 hybridelektrisch fliegen. Zum Ende des Jahrzehnts soll die ES-30 ihre Musterzulassung von EASA und FAA erhalten.



Aura Aero-Pläne für ein Flugzeug mit Hybridantrieb.

Quelle: Aura Aero

Polen erwägt den Bau eines **neuen Zentralflughafens**, der den internationalen Flughafen in **Warschau** ersetzen, mindestens aber entlasten, sollte. Das Verfahren zur Abnahme des Entwurfs wird voraussichtlich im Frühling dieses Jahres abgeschlossen sein, und der Flughafen soll rund 40 Kilometer südwestlich der Hauptstadt liegen. Die geplante Fläche des Fluggastterminals beträgt etwa 450 000 Quadratmeter und soll die Kapazität bieten, um rund 11 000 Passagiere pro Stunde abzufertigen. In der ersten Phase des Projekts sind 27 Abfertigungspositionen für Schmalrumpfflugzeuge und 23 Positionen für Grossraumflugzeuge vorgesehen. Insgesamt sollen je nach Flugzeuggrösse 50 bis 68 Maschinen an den mit Fluggastbrücken ausgestatteten Standflächen untergebracht werden können. Der neue Flughafen soll bis Ende 2032 in Betrieb genommen werden.

L'équipage d'un vol **Ryanair** entre Dublin et Lanzarote a dû se dérouter vers Porto à cause d'un passager indiscipliné et alcoolisé. Ryanair tape du poing et porte l'affaire devant les tribunaux en réclamant 15 000 euros au fauteur de trouble, tout en espérant faire bouger l'Union européenne. La com-

pagnie a saisi le tribunal civil de Dublin de manière à obtenir une compensation financière, le passager ayant été débarqué puis arrêté par les autorités portugaises. Ryanair a fourni le détail des coûts que la compagnie a dû assumer. La facture contient les frais d'hébergement des 160 passagers à Porto (7000 euros), la taxe d'atterrissage (2500 euros), les frais juridiques (2500 euros), le positionnement d'un nouvel équipage (1500 euros), le carburant supplémentaire (800 euros) et la perte des ventes à bord (750 euros). Ryanair a souligné que la réglementation de la vente d'alcool dans les aéroports était inadéquate et contribuait au comportement perturbateur des passagers. La compagnie aérienne demande aux autorités européennes d'introduire une limite de deux boissons par passager afin d'éviter les récidives liées à l'alcool et d'améliorer la sécurité à bord.

Crash News ...

Investigators in the UK have disclosed that a **Boeing 737-800** crew manually selected insufficient thrust after the autothrottle disengaged during takeoff from Bristol, resulting in the jet belatedly becoming airborne and overflying a major road at less than 100 feet. The **TUI Airways** aircraft, bound for Las Palmas, was departing from Bristol's runway 09, which is only 2011 meters long. During the takeoff roll, the flying pilot advanced the thrust levers to 40% N1 and then pressed the takeoff/go-around switch which should engage the autothrottle. But due to a servo motor internal failure, the autothrottle did not engage. The monitoring pilot directly re-armed it, but the thrust lever servos did not react as expected and the thrust lever did not advance to the required setting. The B737 accelerated with significantly less thrust than needed – around 84% N1 – and eventually rotated just 260 meters from the end of the runway. It crossed the runway end at a height of just 10 feet. Pilots noticed then how close to the ground they have been. The aircraft's thrust setting was finally increased at 450 feet.

Short News ...

Die Krise im Frachtsektor macht **Air Belgium** weiter schwer zu schaffen. Die aktive Flotte ist auf nur noch vier Frachter, zwei Boeing 747-8 und zwei Airbus 330 geschrumpft.

Rhein-Neckar Air stellte nach einem Rechtsstreit Insolvenzantrag und will im Sommer als **Mannheim City Airlines** wieder mit der gleichen Dornier 328 an den Start gehen.

Air France hat den ersten ihrer dreizehn Airbus 330 zum Recycling ins spanische Castellon überführt, weitere folgen im Monatsrhythmus.

Die **TUI-Gruppe** vereinbarte mit BOC Aviation Leasing die Miete von vierzehn **Boeing 737-8MAX**, die in den nächsten 36 Monaten übernommen werden.

Ende 2024 erfolgte der letzte Einsatz eines **Airbus 318** bei der **Tarom**. Jeweils zwei Flugzeuge werden in Bukarest und Castellon (Spanien) verschrottet. Air France ist damit die einzige Fluggesellschaft, die noch A318 in Linienverkehr einsetzt.

Ende 2024 wurde **CSA Czech Airlines** in ihre Muttergesellschaft **Smartwings** integriert, die auch die globalen Verkehrsrechte übernahm. Dennoch bleibt der traditionsreiche Name



Air France ist die einzige Fluggesellschaft, die noch einige A318 betreibt.

der 101 Jahre alten CSA Czech Airlines: die vier bestellten Airbus A220 werden die bekannte Bemalung tragen.

Die **französische Luftwaffe** hat ihre Flotte von elf in Nîmes eingemotteten Boeing KC-135 Tankern an Metrea aus den USA verkauft, die zuvor bereits die vier Schwestermaschinen der Luftwaffe Singapurs erworben hat. Vermutlich werden damit Zwischenhändler aus dubiosen Ländern vom Kauf und Wiederverkauf abgehalten.

Avolon Aerospace (Irland) übernahm ihren amerikanischen Mitstreiter Castlelake Aviation, der 118 Flugzeuge

besitzt – zwei Drittel Airbus und ein Drittel Boeing – und mit einem Marktwert von fünf Milliarden US-Dollar taxiert wird.

Aerolinee Sicilane unternimmt einen neuen Anlauf, um ab Mai mit zwei A320 die gleichnamige Insel mit verschiedenen Städten in Italien und generell in Europa zu verbinden.

LOT Polish Airlines übernimmt zusätzlich vier Boeing 737-8MAX aus Beständen der liquidierten australischen Bonza.

Die **IAG-Gruppe** hat entschieden, dass **Vueling** alle 25 bestellte Boeing 737-8MAX bekommen soll und dafür ihre A320neo-Flotte zügig zur Iberia transferieren wird.

China Southern hat Ende August den letzten von ehemals 39 A319 stillgelegt. Die A319neo-Flotte hingegen soll von aktuell vier auf 13 anwachsen.

Die mit Sitz in Kochi und nach dem gleichnamigen Bundesstaat benannte **Air Kerala** hat bereits die ersten administrativen Hürden zur Flugbetriebsaufnahme mit zunächst drei **ATR72** genommen.

Alhindair wurde in der Stadt Kozhikode ebenfalls im Bundesstaat Kerala als Neugründung bekannt, die im Laufe des Winterflugplans mit drei **ATR72** an den Start gehen möchte.

Mangels weiterer Investitionen seitens der Teilhaber scheiterten auch Indiens letzte Rettungsversuche für **Go First**, und die schon überfällige Liquidation wurde umgehend eingeleitet. Die Leasinggeber suchen für 24 **A320neo** noch zukünftige Betreiber. ➔

Eintritte

➔ Pascal Ackermann SWR	➔ Matteo Cilli SWR	➔ Benjamin Meder SWR
➔ Nicolas Beverina EDW	➔ Thomas Collar-Rickards EDW	➔ Tim Merriam SWR
➔ Daniel Bieber SWR	➔ Juri Nicolai Degen SWR	➔ Anna Mogillo-Dettwiler SWR
➔ Sebastian Blanke SWR	➔ Jeremy Dröge SWR	➔ Patrick Müller EDW
➔ Max Boehringer SWR	➔ Benjamin Fausch EDW	➔ Thomas Weinberger EDW
➔ Luca Brüderlin EDW	➔ Jonathan Felber EDW	

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Anzeige

Seltene, traumhafte Gelegenheit

Zu vermieten (etvl. zu verkaufen) per 1.7.2025 oder nach Vereinbarung

8½-Zimmer-Wohnung mit direktem Uferanstoss

238 m², StwEG in 8260 Stein am Rhein

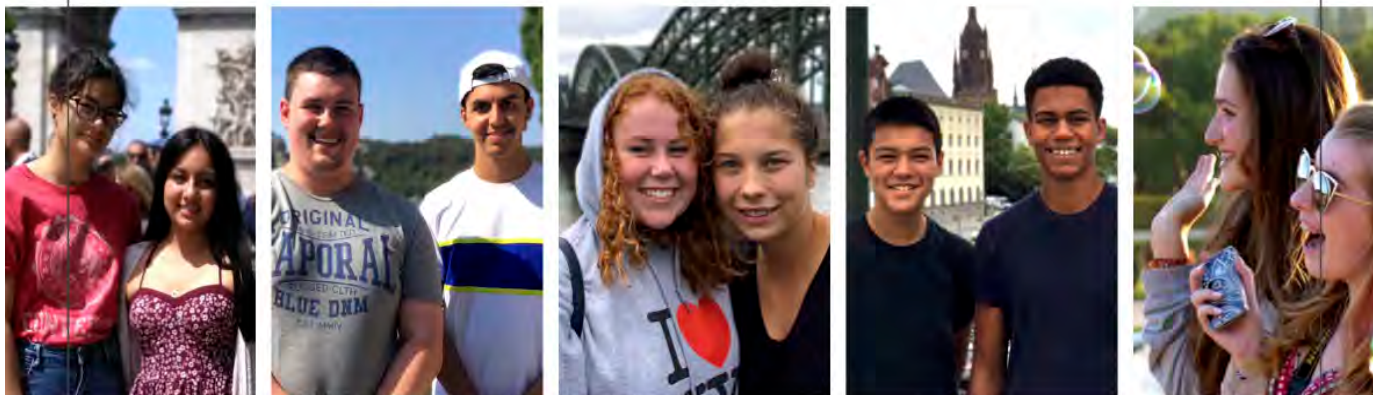
Terrasse (73 m², teilweise überdeckt), zusätzlicher Balkon, Cheminée, gemeinsamer Partyraum, Privatstrand, parkähnlicher Garten (1'748 m²) mit 10 lauschigen Sitzplätzen, 4 Brunnen, Biotop mit eigener Quelle, Gartengrill, Kinderspielplatz etc., 45 Min. bis Airport ZRH.

Miete CHF 3'780.– o.NK, (rsp. 2,4 Mio), **Kontaktaufnahme unter gesch@gmx.ch**





international youth exchange



A program for airline employees

We match your family with an airline family abroad so your teen can travel in the summer.



Our program connects teens ages 14 to 19 with a similar-aged teen from an airline family abroad. The teen uses his or her family's flight privileges to travel. They spend two weeks together in each of their homes, for a total of four weeks.

During the exchange, your son or daughter has the opportunity to explore another country, learn about another culture and improve his or her foreign language skills from someone their same age.

We have matched more than **7,000** teens since 1994 from a wide range of countries, including Canada, USA, Austria, Australia, France, Germany, Italy, New Zealand, Portugal, Spain and Switzerland.

HOW IT WORKS

- 1 Apply at intlyouth.org.
- 2 View profiles of applicants online.
- 3 Select your top choices for a match.
- 4 When you and another family are interested in being matched, we will send you their contact information.
- 5 You get to know your matched family while planning for your exchange.
- 6 We are available to help answer questions throughout the whole process to ensure the best experience for your teen.

PROGRAM COST

The cost of the program is \$325 USD for the application fee.

The application fee is 100% refundable if a suitable match family is not found.

The application fee covers finding a match. Participants are responsible for travel expenses and the cost of activities while abroad.

Find more information at intlyouth.org.

Verantwortung



Francesca Melandri, deren grosser Abessinien-Roman «Alle ausser mir» mich schon in seinen Bann gezogen hatte, hat mit «Kalte Füße» eine persönliche Auseinandersetzung mit ihrem eigenen, inzwischen verstorbenen Vater nachgelegt. In Gestalt eines an ihn gerichteten Briefs, stellt die Autorin den Russland-Feldzug im Zweiten Weltkrieg (der eigentlich Ukraine-Feldzug heissen müsste,

wie Melandri nicht müde wird zu wiederholen), an dem ihr Vater beteiligt war, Seite an Seite neben die aktuellen Kriegshandlungen Russlands.

Dabei stellt sie ihrem Vater Fragen zu seinen Handlungen und Gefühlen während seines Einsatzes, die sie sich selbst beantwortet, auch anhand gegenwärtiger Beispiele aus dem Aggressionskrieg Wladimir Putins.

Sie zeichnet auch die Parallelen zwischen dem sogenannten «Münchener Abkommen» von 1938 und den denkwürdigen Gesprächen Putins mit Macron und Scholz am langen Tisch im Kreml Anfang Februar 2022. In beiden Epochen beschränkten sich die auf Krieg sinnenden Diktatoren jeweils auf abwiegelnde Worte, und die westlichen Besucher liessen sich von ihnen einseifen, während im Hintergrund die Kriegsvorbereitungen der Aggressoren schon liefen.

Kalt wird mir, wenn ich lese, wie Putin in seiner Rede anlässlich von Macrons Besuch die buchstäblich schändliche Zeile eines Songs der russischen Punk-Band Красная плесень (Roter Schimmelpilz) aus den 80er Jahren zitiert, deren Bedeutung wohl nur seinen russischen (und ukrainischen) Zeitgenossen bewusst war.

Die Autorin hat sich, vor dem Hintergrund der von ihm erzählten und aufgeschriebenen Erinnerungen ihres Vaters, die Geschichte der Ukraine, deren Existenzberechtigung Putin systematisch negiert, akribisch erarbeitet, und es gelingt ihr, mich in den Bann ihrer gnadenlosen Demaskierung der Geschichtsklitterung des Kreml-Herrschers zu ziehen.

Zitat aus «Kalte Füße»: «Es liegt schlicht daran, dass wir Europäer des Westens keine Ahnung vom ukrainischen Nationalismus haben. In unseren Geschichtsbüchern am Gymnasium stand keine Zeile über die komplizierten Verstrickungen eines Landes, das mit einem Teil zu Österreich-Ungarn gehörte, mit einem anderen zum Russischen Reich und mit noch einem anderen zu Polen. Ein einziger Name ist uns zu Ohren gekommen, Bandera, den die russische Propaganda nicht zufällig schon seit langem benutzt, um alle Unabhängigkeitsbestrebungen der Ukraine als nazifreundlich zu diffamieren. Und es stimmt, Stepan Bandera war mit den Nazis verbündet. Es gibt auch

keinen Zweifel daran, dass die Pogrome gegen Juden und Polen die grausamste Seite des ukrainischen Nationalismus hervorkehrten.

Aber: Wir wissen nur davon und von nichts anderem. Wir wissen zum Beispiel nichts über Milena Rudnyzka, die nicht nur Nationalistin, sondern auch Feministin, Sozialistin und Aktivistin der Vereinigung Ukrainischer Frauen war und als Gesandte den Auftrag hatte, die Aufmerksamkeit des Völkerbunds auf den Holodomor (von Lenin initiierte und Anfang der 1930er Jahre von Stalin umgesetzte Verstaatlichung des ukrainischen Bauernstands. Damit verbunden waren überhöhte Produktionsabgaben, die zu einer massiven Hungersnot und Millionen von Toten in der Ukraine führte. Anm. V.S.) zu lenken; der Völkerbund allerdings kam zu dem Schluss, dass es sich dabei um eine interne Angelegenheit der Sowjetunion handle, mit dem der Rest der Welt sich nicht beschäftigen müsse.

Wir Italiener wissen nicht, dass der ukrainische Nationalismus von den Schriften unseres Vordenkers Giuseppe Mazzini inspiriert ist und man Galizien den «ukrainischen Piemont» nannte, von dem die nationale Vereinigung ausgehen sollte, so wie die italienische von Turin ausgegangen war.

Wir wissen das nicht, deshalb können wir auch nicht staunen über die historische Versöhnung zwischen zwei Völkern, den Polen und den Ukrainern, die sich sehr lange gegenseitig ermordet haben; heute werden die Nachfahren der Ukrainer, die in den 1940er Jahren Tausende Einwohner Wolhyniens und Galiziens getötet haben, von den polnischen Nachfahren der Opfer jener Massaker als Flüchtlinge aufgenommen. Wir messen dem Umstand kein Gewicht zu, dass die Frontsoldaten, die sich heute den Kopf rasieren und nur eine Haarsträhne übriglassen, um an den chochol der Kosaken zu erinnern, die damals Juden an ihren Genitalien aufhängten, zum Großteil für einen jüdischen Präsidenten gestimmt haben, dessen Familie bei den Pogromen ihrer Vorfahren fast vollständig ausgelöscht wurde. Und ebenso wenig dem Umstand, dass der Verteidigungsminister, dessen Familie beim sogenannten Exodus der Krimtataren vertrieben und größtenteils umgebracht wurde, muslimisch ist. Und weil wir das alles nicht wissen, bleiben wir desinteressiert an diesem merkwürdigen ukrainischen Nationalismus, der so viele unterschiedliche Menschen vereint: Juden, Muslime, Kosaken, Ukrainisch- und Russischsprachige und andere mehr, dessen Anhänger davon träumen, darum bitten und flehen, auf einen Gutteil nationaler Selbstbestimmung verzichten zu dürfen, um der Europäischen Union beizutreten; und im Übrigen sitzt im ukrainischen Parlament keine einzige neofaschistische Partei, was ja bekanntlich nicht für alle großen europäischen Nationen zutrifft.»

Francesca Melandris Ausdauer bei der Recherche und dem Hinterfragen vergangener und gegenwärtiger Politik, ihre Beschreibungen grauenvoller Kriegsverbrechen

und ihre klare Sicht auf die ursprünglichen italienischen Wertvorstellungen sind wichtige Beiträge im immer autokratischer werdenden Umfeld und lohnen es, selbst nach Antworten auf ihre Fragen zu suchen.

Francesca Melandri: Kalte Füße.
Verlag Klaus Wagenbach, Berlin 2024
ISBN 978-3-8031-3367-0

Luftloch



Ich fing an, das Buch zu lesen, weil mich der Klappentext neugierig gemacht hatte: «Im März 2021 fliegt eine Boeing 787 auf dem Weg von Paris nach New York durch einen elektromagnetischen Wirbelsturm. Die Turbulenzen sind heftig, doch die Landung glückt. Allerdings: Im Juni landet dieselbe Boeing mit denselben Passagieren ein zweites Mal in New York.»

Fliegerei und Mysterium, eine spannende Mischung, dachte ich und habe den Roman mit grossem Genuss gelesen.

Hervé Le Tellier versteht es, virtuos mit dem Kanon der Weltliteratur, vielen philosophischen und religiösen Weltvorstellungen und dem politischen Umfeld im Jahr 2020 zu jonglieren. So war es mir eine reine Freude, mir immer wieder von kleineren Aha-Effekten bestätigen zu lassen, dass ich das Zitat erkannt, den Witz verstanden habe.

Der im Buch beschriebene US-Präsident gleicht dem heutigen auf die Haartolle, und die von diesem zurzeit in ihren Grundfesten erschütterten Institutionen versuchen in ziemlich intaktem Zustand (es ist ja noch 2021) mit der unvorhergesehenen Situation zurechtzukommen.

Nach den auch nicht vorhergesehenen Anschlägen von «9/11» installierte das Pentagon eine Arbeitsgruppe, die sich mit den offensichtlichen Mängeln des Protokolls für den Umgang mit Krisensituationen im Luftverkehr befassen sollte (so die glaubwürdige Geschichte). Diese beauf-

tragte das MIT mit der Bearbeitung der Sache, wo sie an zwei junge Wahrscheinlichkeitstheoretik-Doktorierende delegiert wurde. Tina und Adrian sind beide Anfang zwanzig und neben ihrem spielerischen Ansatz äusserst akribisch in der Erfüllung ihres Auftrags. In fünf Monaten beschreiben sie auf 1500 Seiten Abläufe einer Vielzahl von denkbaren Ereignissen in der zivilen Luftfahrt in mehreren Protokollen. Darin wird jeweils nur eine zivile oder militärische Position bestimmt, die für eine möglichst rasche Reaktion auf die im Protokoll auftretende Situation verantwortlich ist.

Nach der Fertigstellung fragte das Department of Defence nach, was in einem Fall zu tun wäre, der keinem, der im umfangreichen Memorandum erwähnten entspräche. Tina kam auf die Idee, dass in solch einem irrationalen Fall die Verantwortung in den Händen eines Tandems, bestehend aus einer Wissenschaftlerin und einem Wissenschaftler, liegen müsse, und setzte ihre beiden Namen auf das Papier. Beide mussten sich dazu verpflichten, abgeschirmte und immer erreichbare Mobiltelefone mit sich zu tragen, die ausschliesslich diesem Protokoll zu dienen hätten.

So kommt es, dass Tina und Adrian fast zwanzig Jahre später unerwartete Anrufe auf ihren speziellen Telefonen erreichen und sie so als Fixpunkte in einer glaspalastartigen Geschichte dienen, die mir zu Anfang reichlich unübersichtlich erschien.

Im Lauf der vielschichtigen Handlung gelingt es dem Autor aber, die zahlreichen Handlungsstränge und Personen zu einer existenziellen Zeitreise zusammenzuführen, wie ich sie seit meiner Lektüre von H.G. Wells' «Time Machine» immer schon lesen wollte.

Dass im Roman von einem Luftloch gesprochen wird und trotz ausschliesslicher Nennung des Flugzeugtypen Boeing 787 in der einzigen Abbildung im Buch eine B777 gezeigt wird, sehe ich dem geistreichen Schriftsteller des interessanten Romans gerne nach.

Hervé Le Tellier: Die Anomalie.
Rowohlt Verlag GmbH, Hamburg 2021
ISBN 978-3-498-00258-9

**«Von seinen Eltern lernt man lieben,
lachen, und laufen. Doch erst wenn man
mit Büchern in Berührung kommt,
entdeckt man, dass man Flügel hat.»**

– Helen Hayes –

Tod eines Elektrikers



Franz Escher wartet auf den Elektriker, der den Wackelkontakt an einer Steckdose beheben soll. Es dauert, und so greift er zu einem Buch über die Mafia. Es handelt von Elio Russo, der als Kronzeuge gegen Mafiabosse ausgesagt hat und nun zu seiner Sicherheit in einem Gefängnis einsteigt und auf seine neue Identität in einem Zeugenschutzprogramm wartet, das ihn nach Deutschland versetzen soll. Auch er muss warten und greift zu einem Buch, es ist auf Deutsch geschrieben und handelt von einem Franz Escher, der auf den Elektriker wartet. Da kann sich Elio gleich mal in seiner neuen Landessprache üben.

Autor Wolf Haas ist bekannt für seine Brenner-Krimis, hat aber immer wieder mit verschiedensten Erzählformen experimentiert – und überzeugt. Mit «Wackelkontakt» schafft er es, zwei Romane in einem Buch zu erzählen, ohne Abschnitt oder Zwischentitel. Wir gleiten zwischen den Erlebnissen von Franz und Elio hin und her und fragen uns, ob sich die Akteure jemals begegnen oder ob es zwei unabhängige Geschichten sind. Um noch etwas Verwirrung zu stiften, bezieht Haas den Klappentext auf das fiktive Buch «Eine traurige Angelegenheit» von Franz Escher und den Umschlagtext auf das vorliegende Buch.

Der Elektriker ist eingetroffen, schaltete die Sicherungen aus und beginnt mit der Arbeit. Escher bemerkt zwei Sicherungen, deren Hebel nach unten zeigten, während alle andern aufgerichtet waren. Sein Hobby, 1000er-Puzzles zusammenzusetzen, hat seinen Ordnungssinn geschärft. So gleitet seine Hand unbewusst zum Sicherungskasten, um diese Unvollkommenheit zu korrigieren. Leider ist am anderen Ende der Drähte immer noch der Elektriker am Werk. Wolf Haas beschreibt dessen tragisches Schicksal: «Im selben Moment hörte Escher ein leichtes Klicken in der Küche. Dieses lakonische Geräusch erzeugte der auf der Arbeitsplatte fallende Schraubenzieher. Das laute Rumpeln drang nicht sofort an Eschers Ohren, sondern mit einer kurzen Verzögerung. So lange brauchte der Körper des Elektrikers, um auf den Boden zu sinken.»

Ein toter Elektriker in der Küche ist keine alltägliche Erscheinung und verlangt von Escher so einiges ab. Ihm kommt zugute, dass er der Gilde der österreichischen Trauerredner angehört und immer – oder fast immer – die richtigen Worte findet. Wolf Haas liebt es nicht, wenn der Rezensent auch gleich den Plot verrät, und so respektiere ich seinen Wunsch. Müsst Ihr halt selbst lesen...

Allerdings – eine Bemerkung muss ich doch noch anbringen: Am Ende des Buchs liess mich Haas etwas «puzzled» zurück, denn ich konnte die Auflösung des Falls zunächst nicht nachvollziehen. Aber es ist wie bei einem 1000er Puzzle: Erst, wenn das letzte Teil eingefügt ist, ist es komplett.

Die geneigte Leserschaft wird aufgrund dieses Teasers oder was im Internet zu finden ist, die nächste Buchhandlung auf-

suchen. Die Haas-Liebhaber sowieso, wobei ich mir durchaus etwas mehr «Haas-speak» auf diesen spannenden 238 Seiten gewünscht hätte.

Für Leute, die Wolf Haas (noch) nicht kennen und sich fragen, ob die Anschaffung gerechtfertigt sei, kann ich als Einstieg den Brenner-Krimi «Silentium» wärmstens empfehlen.

Wolf Haas: Wackelkontakt.

Carl Hanser Verlag GmbH, München 2025

ISBN 978-3-446-28272-8

Das Wandern ist des Franz Hohlers Lust



Anlässlich eines Ausflugs an den Rheinfall fragte sich Franz Hohler, woher denn diese Wassermassen kommen, die donnernd über die Felsen stürzen. Warum also sollte er dies nicht selbst herausfinden? Als Rentner könnte er zu Fuss, in mehreren Etappen, gemächlich, die (bereits etwas gelockerten) Pandemievorschriften berücksichtigend gegen die Flussrichtung zur Quelle wandern.

Hohler ist ein fabelhafter Naturkenner und teilt mit uns, was er sieht, hört und riecht. Vielfach sind es kleine Dinge, die seine – und später auch unsere – Aufmerksamkeit wecken. Was er auch noch feststellt: Überall bietet sich der öV in Form einer Bushaltestelle oder eines Bahnhofs an, um die aktuelle Etappe der Wanderung zu unterbrechen oder zu beginnen. Manchmal dauert der Unterbruch Tage oder Wochen, aber das Wetter kann gut und gerne eine Pause von einem Monat oder mehr verordnen. So kommt auch der Aspekt der Jahreszeiten und wie sich die Natur, die Geografie, aber auch die Menschen verändern, im schmalen 128-seitigen Büchlein zum Zug.

Auf Seite 100 hat er längst Liechtenstein, Bad Ragaz, Chur und Bonaduz hinter sich gelassen und strebt dem kleinen Tomasee zu, der, südlich vom Oberalppass gelegen, den Ursprung des Vorderrheins bildet. Aber noch heisst es, eine weite Wegstrecke zu wandern: «Ich betrete nun das Blatt 256 der schweizerischen Landeskarte 1:50 000 rechts aussen und sehe mit Befriedigung, dass mich der Tomasee auf derselben Karte links aussen erwartete...» Offenbar war es Sonntag, denn Hohler fährt etwas weiter unten fort: «Der Rhein fliesst sonntäglich dahin, locker und entspannt, als hätte er einen freien Tag.»

Nach gut zwei Jahren des etappenweisen Wanderns und der glücklich überstandenen Pandemie kommt Hohler an der Quelle des Vorderrheins an: «Ich gehe zum See hinunter, knie am Ufer nieder, streichle mit der Hand seine Oberfläche und wünsche dem Wasser eine gute Reise.»

Franz Hohler: Rheinaufwärts.

Luchterhand Literaturverlag, München 2024

ISBN 978-3-442-77479-1

Pensionierungen

Peter Kronenberg



Eintritt: 1.4.1991

Pensionierung: 31.10.2024

Total Flugstunden: 21 000

Karriere

F/O: F100, A310, MD11, A330/340

Captain: A320, A330/340

Programmierer, Pilot, Planetariumoperator – ich konnte meine Hobbys glücklicherweise immer zum Beruf machen! Danke für alle die sicheren, schönen und spannenden Rotationen mit Euch. Ich wünsche für Eure Karrieren ebenso unfallfreie Flüge, Flottenchefs, die Euch und nicht das Management vertreten, F/As, die weiter charmant Kafi bringen und noch einen Witz wissen, Passagiere, die schön ruly sind und nach der Landung applaudieren, und daheim eine Familie, die verlässlich an Eurer Seite steht. Happy landings!

Ad Astra, Chroni

Dave Jaeggi



Eintritt: 29.5.1985

Pensionierung: 28.2.2025

Total Flugstunden: Well beyond expectations ...

Karriere

F/O: DC9, F100, A310

Captain: A310, A320, B777

As a former Australian Navy aviator flying in Swissair and SWISS these last almost 40 years, I was often asked what I was doing here in Switzerland and I would jokingly reply, «just visiting!». Alas, it would seem that, officially at least, the visit is over – but what a trip it was! To all those (long-retired) Captains from whom I learnt so much, to all those (long-suffering) First Officers who kept making me look so good and to all the (big-hearted) Cabin Crew who kept me so well fed; many thanks for making my time here so memorable. I'd never planned to stay so long but I'm so thankful and grateful that I eventually did. Wherever life may end up taking you, I can only hope that your career will end up as rich and fulfilling as mine has been here in Switzerland.

Uf Wiederluege and «G'day!», Dave

Austritt

Sacha Lüthi



Eintritt: 1.11.1997

Austritt: 31.1.2025

Total Flugstunden: 14 800

Karriere

F/O: Avro RJ

Captain: Avro RJ, A220

Aus gesundheitlichen und persönlichen Gründen habe ich gekündigt und beginne einen neuen Lebensabschnitt! Ich wünsche Euch weiterhin viel Spass beim Fliegen, und bleibt gesund!

Ciao zäme, Sacha

Shooter's Corner

Bewusstes Sehen (Teil 3): Hin zum fotografischen Sehen

Wegen unserer gewohnten, selektiven Wahrnehmung der Welt (siehe Teil 2) sind wir von unseren Bildern oft enttäuscht. Für bessere Fotos müssen wir deshalb lernen, neutraler und bewusster hinzuschauen. In diesem Teil erläutere ich, was das fotografische Sehen ist und wie wir es erlangen können.

Text: Dominique Wirz

Das fotografische Sehen ist ein entscheidender Schritt auf dem Weg zu guten Fotos. Es bezeichnet die antrainierte Sehweise guter Fotografen. Ein guter Fotograf erkennt nämlich in jeder Situation sofort geeignete Motive, wo andere zunächst nichts sehen. Bevor er seine Kamera auspackt, hat er ein Bild und seine Wirkung bereits im inneren Auge visualisiert. Beim Blick durch den Sucher hat er danach die 100-prozentige Kontrolle über den gewählten Bildausschnitt: Er wählt für die entsprechende Bildwirkung eine geeignete Perspektive, zieht bewusst Vorder- und Hintergrund mit ein und vermeidet beispielsweise störende Drähte, Farbflecken oder sonstige Objekte, die von der Bildaussage ablenken.

Das fotografische Sehen

Das fotografische Sehen ist also gewissermassen das bewusste Betrachten unserer Welt im Hinblick auf ein gutes Foto. Es setzt voraus, dass wir unsere mentale Verarbeitung beim Fotografieren von der linken Hirnhälfte mehr zur rechten verlagern. Während die linke Hirnhälfte nämlich für das abstrahierende, symbolhafte Sehen unseres Alltags verantwortlich ist, können wir mit der rechten Hirnhälfte unsere Welt nüchtern und sachlich in allen Details betrachten. Mit dieser fotografischen Sehweise können nun Figur und Grund unterschieden werden. Die Figur ist dabei der wichtigste Teil eines Bilds und ist der deutlich erkennbare Gegenstand des Bildinteresses, der aus einem oder mehreren Objekten bestehen kann. Der Rest des Bilds bildet den Grund. Figur und Grund müssen in einem zweidimensionalen Bild klar zu unterscheiden sein, damit ein Bild vom Betrachter akzeptiert wird.

Das Wichtige deutlich herausstellen

Frage Dich also zuerst, was wirklich bildwichtig ist. Beschränke Dich auf eine präzise Mitteilung und verabschiede Dich von der Idee, alles im Bild haben zu wollen. Details können fürs Ganze sprechen und regen die Phantasie oft stärker an als der ganze abgebildete Gegenstand. Wenn Du Dich für eine Figur entschieden hast, dann versuche das, was Du für wichtig hältst, deutlich herauszustellen – durch die Wahl des Ausschnitts, durch den hohen oder tiefen Standort der Kamera, durch den Abstand der Kamera oder der Brennweite des Objektivs, durch die Lage der Schärfenebene, durch die Schärfentiefe, durch die Belichtungszeit, durch die Beleuchtung und nicht zuletzt

durch die Wahl des Hinter- oder auch des Vordergrunds.

Auf den Hintergrund muss immer ganz bewusst geachtet werden. Ungeübte Fotografinnen und Fotografen konzentrieren sich so auf das Hauptmotiv, dass sie überhaupt nicht bemerken, was im Hintergrund passiert. So kommen dann störende Lichter oder Farbflecken ins Bild. Frage Dich bei jedem Druck auf den Auslöser, wie der Hintergrund eigentlich aussieht. Denn der Umriss des Motivs muss klar herausgeholt werden. Das Bildwichtigste am Motiv sollte sich – falls Du Dich nicht entscheidest, es geheimnisvoll zu verhüllen – klar von seiner Umgebung abheben. Seine dunklen Töne dürfen nicht mit dunklen Tönen des Hintergrunds zusammenfliessen, seine hellen nicht mit hellen der Umgebung.

Fotografisches Sehen ist lernbar

Die Fähigkeit des fotografischen Sehens ist nicht angeboren, sondern sie ist zu lernen. Je mehr Du fotografierst und bewusst hinsiehst, desto eher wirst Du Linien und Formen, deren Beziehung zueinander und die Räume dazwischen bewusst wahrnehmen können. Gerne gebe ich Dir noch ein paar konkrete Tipps mit auf den Weg:

- ➔ Fotografiere viel und betrachte danach Deine Bilder kritisch. Warum wirkt das Bild anders, als Du es gesehen hast? Was hättest Du besser machen können?
- ➔ Attraktive Bildideen und Motive sind leicht zu finden, wenn man sie nur sieht! Überwinde die durch die Alltäglichkeit eingefahrene Sehweise und schau mal bewusst hin, wo wir normalerweise blind vorbeieilen (siehe auch demnächst in Teil 4).
- ➔ Schule Dein fotografisches Sehen, indem Du Fotos von hohem Niveau im Internet, den sozialen Medien, Fotozeitschriften, Büchern und Galerien betrachtest. Versuche festzustellen, warum diese Aufnahmen so wirken. Welche Brennweite hat der Fotograf eingesetzt und warum? Von wo kam das Licht? Hat er einen Blitz eingesetzt?

Wer fotografisch sehen kann, sieht die Welt mit anderen Augen, auch wenn er keine Kamera dabei hat. Die Sehweise geht einem in Fleisch und Blut über. Und wenn Du erst einmal bemerkt hast, dass Du Dinge siehst, die andere nicht sehen, dann kannst Du zu Recht zufrieden sein. Dein Fotohandwerk hat dann nämlich eine neue Dimension erreicht.





1a/b Markt in Indonesien: Ungeübte Fotografen merken oft erst im Nachhinein, dass Füße abgeschnitten wurden oder störende Details mit drauf sind, wie hier das rote Schutzblech des Motorrads (Bild 1a). Beachte bewusst das, was die Kamera auch sieht. Kontrolliere die Ränder und Ecken des Bilds vor dem Abdrücken!



2a/b Stupas in Ladakh: Wer einfach im Vorbeigehen knipst, bereut es später (Bild 2a). Wer fotografisch sieht, bemerkt die Stromleitungen und den Busch links und passt den Ausschnitt an. Zudem lohnt sich ein tieferer Kamerastandpunkt, damit sich die Stupas besser vom nun ruhigeren Hintergrund abheben (Bild 2b).



3a/b Büechli luege: Auf den Hintergrund muss immer ganz bewusst geachtet werden. Ungeübte Fotografen, die nicht fotografisch sehen können, konzentrieren sich so sehr auf das Hauptmotiv, dass sie überhaupt nicht bemerken, was im Hintergrund passiert. Schon ein Schritt nach rechts und ein leicht tieferer Standpunkt lassen den Kaktus verschwinden (Bild 3b).



4a



4b

4a/b *Silhouetten: Bei Silhouetten ist das fotografische Sehen besonders wichtig. Die Umrisse des Motivs müssen vollständig erkennbar sein (Bild 4b). Bei Objekten, die sich bewegen, empfehle ich die Serienbild-Funktion, um anschliessend das beste Bild auszuwählen.*

Aktuelle Fotokurse auf
fotowerkstatt-kreativ.ch



Weitere Fototipps auf
dominique-wirz.ch/blog



Die AEROPERS-«Rundschau» sucht Redaktorin oder Redaktor!

*«Schreiben ist nicht Kommunikation mit Lesern,
auch nicht Kommunikation mit sich selbst,
sondern Kommunikation mit dem Unaussprechlichen.»*

Max Frisch

Die «Rundschau» hat sich in Aviatikkreisen als Fachmagazin etabliert. Mit fast 3000 Abonnenten und einem Vielfachen an kostenlosen Downloads ist das Verbandsmagazin der AEROPERS weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Dank gut recherchierten Hintergrundberichten wird die «Rundschau» als informative und seriöse Fachzeitschrift wahrgenommen.

Unserem Team fehlt ein weiteres Mitglied, und wir suchen deshalb dringend Zuwachs. Als «Rundschau»-Redaktor bestimmst Du die Themen jeder Ausgabe mit und steuerst Deine Artikel bei. Die «Rundschau» erscheint vier Mal pro Jahr, was dem Redaktor genügend Zeit lässt, die Artikel zu recherchieren und zu verfassen.

Wenn Du Freude am Schreiben hast und gerne einen erweiterten Einblick in unseren Verband, die SWISS, die Edelweiss und die Aviatik erhalten möchtest, melde Dich unverbindlich beim **Redaktionsleiter André Ruth** (andre.ruth@aeropers.ch).

Dein zeitlicher und finanzieller Aufwand wird entsprechend dem Spesenreglement der AEROPERS vergütet.

Wir freuen uns über Dein Interesse!



Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Kuno Linder 26.6.1935 – 25.11.2024
Captain DC10, pensioniert am 30.6.1990

Marcus Elliker 22.2.1957 – 8.12.2024
Captain A340, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 28.2.2014

Olé Kristiansen 5.11.1938 – 23.12.2024
Captain A310, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 31.12.1995

Jean-Paul Auberson 30.3.1931 – 27.12.2024
Captain DC10, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 30.4.1986

Hanspeter Buchmann 14.5.1941 – 20.1.2025
Captain MD11, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 31.12.1994

Gerd Christiansen 18.6.1937 – 21.1.2025
Captain A310, pensioniert am 30.6.1992

Hans Grünenfelder 5.3.1928 – 26.1.2025
Flight Engineer B747, pensioniert am 31.3.1984

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm
24.–28.3.2025		25.3.2025
22.–25.4.2025		29.4.2025
19.–23.5.2025	21.5.2025: AP-GV, Amboss Garage, Zürich 27.5.2025: Passivmitglieder-Ausflug	27.5.2025

- ➔ Der **Pensionierten-Stamm** findet jeweils am letzten Dienstag des Monats statt (ohne Dezember).
Ort: im **Restaurant des Fliegermuseums**, Überlandstrasse 255, 8600 Dübendorf. Zeit: ab 14 Uhr.
- ➔ **Stamm des Romands**: Chaque derniers mercredi des mois impairs.
Au **Buffet de la Gare à Gland** à partir de 11 heures (repas de midi)

Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

Herausgeber, Inseratewesen, Layout
AEROPERS-SwissALPA
Airline Pilots Association
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 044 816 90 70 oder 079 261 31 64
rundschau@aeropers.ch

Druck
Dataform AG
Zürcherstrasse 36
8604 Volketswil
Telefon 044 947 50 20
info@dataform.ch

Format
A4 – 210 x 297mm
Satzspiegel: 186 x 272 mm

Drucktechnisches
Daten per E-Mail- oder Filetransfer-Übermittlung

Programme
Photoshop, Indesign, Illustrator. Bitte nehmen Sie für Details Kontakt mit der Redaktion auf.

Druckverfahren
Offset in CMYK

Auflage
Auflage: 2700 Druck, plus mehr als 3000 Downloads
Leserschaft: 1400 aktive Pilotinnen und Piloten,
800 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen, Behörden, Medien usw.

Erscheinungsweise
Viermal im Jahr (März, Mai, August, November)

Annahmeschluss Inserate
2/2025: 7. Mai 2025
3/2025: 6. August 2025
4/2025: 5. November 2025
1/2026: Februar 2026

(Bitte Inserate frühzeitig anmelden.)

Tarife in CHF

Format	1-mal	2-mal	4-mal
1 (A1a)	1500.–	2700.–	4800.–
2 (A1i)	1200.–	2150.–	3850.–
3/4 (B1/2)	650.–	1170.–	2080.–
5/6 (C1/2)	450.–	810.–	1440.–
Weitere Formate auf Anfrage (2-mal -10% / 4-mal -20%) AEROPERS-Mitglieder erhalten 10% Ermässigung.			



Die AEROPERS-«Rundschau» wird
in Farbe (CMYK) gedruckt.

1 Seite

Umschlag aussen

1 (A1a)
210 x 297 mm
farbig

1 Seite

Umschlag innen

2 (A1i)
210 x 297 mm
farbig

½ Seite

3 (B1)
182 x 132
farbig

½ Seite

4 (B2)
86 x 264
farbig

¼ Seite

5 (C1)
182 x 66
farbig

¼ Seite

6 (C2)
86 x 132
farbig

Exklusives Rechtsschutzangebot für Mitglieder der SwissALPA

In einem Streitfall ist guter Rat sprichwörtlich teuer. Schon die Kosten für Gericht und Expertise übersteigen schnell einmal die im Raum stehende Streitsumme – es sei denn, Sie haben eine Rechtsschutzversicherung. Mit der CAP haben Sie erfahrene Spezialistinnen und Spezialisten an Ihrer Seite, die sich für Ihr Recht einsetzen.

Mit unserem Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex® gehen Sie auf Nummer sicher. Zusätzlich können Sie den Baustein Multi Risk abschliessen. Damit sind Sie ebenfalls gegen Risiken wie Cyber Risk, Inkasso, Baurecht, Schulrecht, Todesfall oder Kindes- und Erwachsenenschutzrecht geschützt. Sicher ist sicher.

Wir übernehmen für Sie folgende Kosten:

- Honorare für Anwältinnen und Anwälte
- Prozessentschädigungen
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Strafkautionen
- Kosten für Expertisen
- Mediationskosten
- Anreisekosten für Gerichtsverhandlungen
- Übersetzungskosten

Anmeldung Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex®

Einpersonenversicherung

☐ Mieter:in	CHF 184.70 statt 369.50 / Jahr	☐ ohne Multi Risk CHF 165.50 / Jahr	Ihre Vorteile ✓ Günstige Prämien: bis 50% Spezialrabatt ✓ Geldleistungen bis CHF 750 000.– pro Schadenfall ✓ Weltweite Deckung
☐ Eigentümer:in einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 222.50 statt 416.80 / Jahr	☐ ohne Multi Risk CHF 203.30 / Jahr	

Mehrpersonenversicherung

☐ Mieter:in	CHF 220.60 statt 441.20 / Jahr	☐ ohne Multi Risk CHF 196.50 / Jahr	Ihre Vorteile ✓ Günstige Prämien: bis 50% Spezialrabatt ✓ Geldleistungen bis CHF 750 000.– pro Schadenfall ✓ Weltweite Deckung
☐ Eigentümer:in einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 258.40 statt 488.50 / Jahr	☐ ohne Multi Risk CHF 234.30 / Jahr	

* Sie sind Eigentümer:in weiterer Liegenschaften (z.B. Ferienhaus, Zweitwohnung, nicht selbstbewohnte Liegenschaft)? Dann melden Sie sich bitte direkt bei der CAP Rechtsschutz (T 058 358 09 00, underwriting@cap.ch), damit wir Ihnen ein entsprechendes Angebot unterbreiten können.

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

0000410

Gültig ab (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP)	Mitgliedschafts-Nr.
Name / Vorname	Geburtsdatum
Strasse / Nr.	PLZ / Ort
Telefon / Mobil	E-Mail

Ich bin Mitglied der SwissALPA und habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmende, die Allgemeinen Bedingungen Immobilienrechtsschutz sowie die entsprechenden Kundeninformationen auf cap.ch gelesen.

Es gelten die AB privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmende, Ausgabe 09.2023, sowie die AB Immobilienrechtsschutz, Ausgabe 09.2021. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit der SwissALPA wird ausschliesslich über die Grunddeckung der SwissALPA gewährt. Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte / Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten Daten. Weitere Informationen, auch zu weiteren Nutzungen und Empfänger:innen Ihrer Daten und zu Ihren Rechten, finden Sie in unserer Datenschutzerklärung (cap.ch/privacy).

Ort / Datum	Unterschrift
-------------	--------------

Einsenden an: CAP Rechtsschutz | Postfach | 8010 Zürich
Kontakt: T 058 358 09 00 | underwriting@cap.ch