



RUNDSCHAU

1 | 2011

SWISS ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association

WARTEN AUF DEN NEUEN GAV...

Stress: Ansporn und Krankmacher • Grosses Interview mit
Ada Nierop • «Human Factors im Cockpit» • Mitten im Geschehen:
Hub Control Center der Swiss • Diversion Airports: Eisige Kälte •
Piloten-Nannies • Was macht eigentlich ... Peter Küng 1?

Inhalt



5



16



24



26

3 Editorial/Impressum

4 The President's Voice

Die Jagd auf Passagiere, aber auch auf Piloten wird durch die schnell wachsende Konkurrenz aus der Golfregion aggressiv geführt werden. In der Schweiz braucht es Arbeitsbedingungen, die dem internationalen Wettbewerb standhalten können, meint Rolf Odermatt.

5 Stress: Ansporn und Krankmacher

Unser Körper reagiert auf Stress. Das kann gut sein. Er kann aber auch krank machen, wenn wir nicht richtig mit ihm umgehen. Es lohnt sich, sich seines Stressniveaus bewusst zu sein, denn im Alltag erleben wir stressige Momente zuhauf.

8 Ada Nierop zum Thema Stress

Stress ist nicht gleich Stress, und jeder bewertet seinen Stress individuell. Ada Nierop empfiehlt sich in einem Interview als Gesprächspartnerin, um rechtzeitig innehalten zu können. Denn wenn es für den Beteiligten genug ist, dann ist es genug.

13 «Human Factors im Cockpit»

Dieses Buch beleuchtet die Stärken und Schwächen des Menschen. Es verdeutlicht, welches Verhalten die Basis für die «Praxis sicheren Handelns für Piloten» ist, und liefert spannende Einsichten in das tägliche Ringen um Flugsicherheit.

15 Fragen am Rande

16 Mitten im Geschehen

Bei Problemen mit dem Handling am Flughafen Zürich wenden wir uns an das Hub Control Center. Meist ist das Problem kurz danach aus der Welt geschafft. Doch wer macht das, und wie wird es bewerkstelligt? Und welche Aufgaben hat das Hub Control Center sonst noch? Dieser Artikel verschafft einen Überblick.

20 Eisige Kälte

Jahr für Jahr üben wir im Simulator Triebwerksausfälle und lernen Procedures und Drills auswendig. Der Gesetzgeber schreibt uns Alternates vor, die in einer bestimmten Zeit erreicht werden müssen. Was aber nach der erfolgreichen Landung auf einem Platz im Nirgendwo alles auf uns zukommt, können wir nur erahnen.

23 Piloten-Nannies

«Luege – lose – laufä». Warum die Verkehrserziehung aus der Kindertageszeit jetzt auch in Genf-Cointrin Einzug gehalten hat.

24 Was macht eigentlich ... Peter Küng 1?

Nur im Motorsport ist High-speed noch nicht verpöht. Die «Rundschau» hat einen Geschwindigkeits-Weltrekordhalter besucht.

26 Adam und die Geige

Nach dem Buch das Singspiel und dann vielleicht ein Film. Die kreativen Ideen scheinen First Officer Andrea Semadeni nicht auszugehen.

28 Der heimtückische Flugbon

Dr. Lorenz Stäger holt für die «Rundschau» eine schöne Geschichte von 1936 aus dem Swissair-Archiv. Lesen Sie von Direktor Walter Mittelholzer als Eheberater.

29 Civilized Thinking

PK2 über den Piloten, den Ritter mit dem traurigen Gehalt, im Kampf gegen die Pfeffermühle.

30 Kantonsratswahlen

Am 3. April 2011 finden im Kanton Zürich Kantons- und Regierungsratswahlen statt. Es freut uns, dass bei diesen Wahlen auch drei aktive Piloten sowie ein pensioniertes Mitglied kandidieren.

32 On The Air ...

Aktuelles aus der Fliegerei.

35 Insertionstarife 2011

36 Zeitreise

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

38 Eintritte und Pensionierungen

42 Wo man am besten sein Geld wäscht

Als schweizerische Publikation Tipps zur Geldwäsche zu geben ist nicht ganz unproblematisch. Trotzdem gehen wir das Risiko ein und zeigen, wo man seine schmutzigen Devisen während der Rotation am besten wäscht.

43 Gedanken eines Fliegenden

Peter Tilly sehnt sich nach den guten alten Zeiten ...

44 Shooter's Corner

Für den kreativen Fotografen bietet die Welt des Kleinen eine ungeahnte Vielfalt an Motiven. Gerade im anstehenden Frühling lohnt es sich, den Blick für die kleinen Dinge am Wegrand zu schärfen.

46 Wir trauern/Termine und Mitteilungen

47 Copiloten-Stamm

Editorial



Mangelnde Erholungsphasen; Beeinträchtigung des Privatlebens aufgrund unsicherer Einsatzpläne und Umstellungen; Feriensituation; Fatigue; Unzufriedenheit im Beruf; Work-Life-Balance. Das ist eine kleine Auswahl an Themen, die uns seit langer Zeit beschäftigen. Das ist auch eine kleine Auswahl an Themen, die Ada Nierop, Psychological Advisor Flight Safety, beschäftigen. Nicht aus wissenschaftlicher Neugier, um an uns Forschung zu betreiben, sondern um uns dabei zu helfen, mit dem Stress, der dadurch verursacht wird, über die Runden zu kommen. Seit gut einem halben Jahr ist sie als Nachfolgerin von Peter Signer bei der Swiss. Im Interview mit der AEROPERS-«Rundschau» legt sie uns nahe, nicht den «Starken mimen» zu wollen und nicht erst dann um Hilfe zu bitten, wenn der Himmel über uns zusammenbricht. «Ich kann dabei helfen, Feuer zu löschen. Noch lieber bin ich aber in der Feuerprävention tätig!», meint sie und bietet sich für Gespräche zu allen möglichen belastenden Themen an.

Belastbar ist jeder Mensch – aber nur bis zu einem bestimmten Grad. Chronischer Stress oder auch Fatigue nehmen einen Teil dieser Belastbarkeit in Anspruch. Für die täglichen beruflichen Anforderungen bleibt dann nicht mehr viel übrig. Der Bericht «Stress: Ansporn und Krankmacher» beleuchtet, woher Stress kommt, wie er auf uns wirkt und was er auslösen kann. Lassen wir den Stress über das ertragbare Mass hinaus ansteigen, so kann es passieren, dass wir im täglichen Leben plötzlich nicht mehr ein und aus wissen. Über lange Zeit anhaltender Stress kann zudem ernst zu nehmende gesundheitliche Folgen haben.

Diese Umstände verdeutlichen, dass wir Menschen nicht wie Maschinen rund um die Uhr eingesetzt werden können und nicht beliebig belastbar sind. Da spielen viele Faktoren eine Rolle, die unser Wohlbefinden, unsere geistige Präsenz und Einzigartigkeit ausmachen. Um unsere Qualitäten auszuspielen zu können, benötigen wir die richtigen Rahmenbedingungen. Denn so überlegen wir den Maschinen oder Computern in manchen Belangen sind – man versuche, einem Computer das Tennisspielen beizubringen –, so sehr müssen wir auf die Unzulänglichkeiten unserer Sinnesorgane und unserer «Denkmaschinerie» Rücksicht nehmen. Das Buch «Human Factors im Cockpit» befasst sich damit, wie wir Informationen aufnehmen und sie verarbeiten und wie wir mit unseren Mitmenschen erfolgversprechend zusammenarbeiten. Der gleichnamige Bericht soll einige interessante Inhalte aus diesem lesenswerten Buch vorstellen. Pilotengerechte Arbeitsbedingungen helfen dabei, eine Atmosphäre zu schaffen, in der wir uns stressfrei und entspannt unserer primären Aufgabe widmen können. Diskussionen über die jetzigen Zustände bei der Swiss würden damit automatisch aufhören.

Stress haben auch alle Beteiligten, wenn ein Flug über Sibirien wegen ernsthafter technischer Probleme eine Diversion ins Auge fassen muss und sich Norilsk für eine Landung anbietet. Tobias Mattle hat dieses Szenario durchgespielt und «groundet» uns in seinem Bericht «Eisige Kälte» an einem unwirtlichen Ort, der einst als Strafkolonie dienen sollte.

Etwas besser haben es da die Mitarbeiter des Hub Control Centers auf dem Flugplatz Zürich. In wohliger Wärme und mit toller Aussicht auf das Vorfeld versuchen sie, den Turnaround der Swiss-Flugzeuge am Heimflugplatz so reibungslos wie möglich zu steuern. Stress ist da bei Unregelmässigkeiten natürlich vorprogrammiert. Denn es läuft nicht immer alles so ab, wie es in den verschiedenen Prozessen definiert ist. Tobias Mattle war «Mitten im Geschehen».

Die zu Beginn erwähnten Themen waren alle schon in der «Rundschau» vertreten. Wer an einem dieser Texte und weiteren informativen Berichten interessiert ist, findet nun auf der AEROPERS-Homepage ein Stichwortverzeichnis mit dem Hinweis auf die entsprechende Ausgabe.

Ich wünsche eine stressfreie Lesezeit.

Jürg Ledermann

Impressum

Herausgeber

AEROPERS | SwissALPA
Ewiges Wegli 10 | 8302 Kloten
Telefon +41 44 816 90 70 | Fax +41 44 816 90 75
info@aeropers.ch | www.aeropers.ch

Redaktion

rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, Captain A320
Jürg Ledermann, Redaktor, Captain A320
Peter Tilly, Redaktor, F/O A330/340
Tobias Mattle, Redaktor, F/O A320
Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS

Ständige Mitarbeiter

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

Layout

Kathrin Kreutzer, Akeret Druck AG

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2700 Exemplare

Erscheinungsweise

Viermal pro Jahr
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/rot (Pantone 187)

Inseratenannahme

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

Copyright

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

Foto Frontseite: © Dominique Wirz | Collage: André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 2/2011: 13. Mai 2011

The President's Voice



Luftfahrtindustrie vor grossen Veränderungen

Eine Studie der deutschen Unternehmensberatung Arthur D. Little ortet grosse Veränderungen in der Luftfahrtindustrie für die nächsten 20 Jahre. Speziell den traditionellen europäischen Fluggesellschaften soll von den Konkurrenten aus der Golfregion das

Leben schwer gemacht werden. Allein Emirates plant bis ins Jahr 2020 den Ausbau der Flotte von 155 auf 400 Flugzeuge. Der neue Flughafen Al Maktoum in Dubai, der bereits in Betrieb ist und bis 2030 fertiggestellt sein soll, lässt solch gigantisches Wachstum problemlos zu. Die beiden Airlines der Nachbarstaaten, Etihad aus Abu Dhabi und Qatar Airways, haben zusammen fast ebenso viele Flugzeuge bestellt. Mit diesen Flotten werden die Fluggesellschaften mächtig auf den europäischen Markt drängen. Auch der ehemalige Lufthansa-Vorstandsvorsitzende Wolfgang Mayrhofer befürchtet: «Da erwächst eine sehr ernste Bedrohung für die deutsche und die gesamte europäische Luftfahrt.»

Gemäss der erwähnten Studie fliegt Emirates mit rund einem Drittel tieferen Kosten als die meisten europäischen Konkurrenten. Ohne Kurzstreckenflotte sind deren Flugzeuge im Durchschnitt 18 Stunden pro Tag ausgelastet. Ein entscheidender Vorteil der etablierten Gesellschaften in Europa seien zurzeit noch deren langjährige Erfahrung und die eingespielten Teams im Gegensatz zum ständig auszubildenden neuen Personal beim schnellen Wachstum der östlichen Gesellschaften.

Nicht der Studie zu entnehmen ist, dass mit dem ehrgeizigen Ausbau der Flotte die Gesellschaften aus dem Golf nicht nur massiv in den Markt um die Gunst der Passagiere drängen werden, sondern auch auf den Arbeitsmarkt der Piloten. Anders als bei ungelerten Arbeitskräften wie Reinigungs-, Catering- oder Kabinenpersonal, die viel weniger verdienen als in Europa, haben die Airlines am Golf bei den Piloten nämlich keinen Kostenvorteil. Und für ihre Grossraumflugzeuge braucht es innert kürzester Zeit gut ausgebildete und erfahrene Piloten. Beim geplanten Wachstum kann der Bedarf in den Cockpits schlicht nicht aus den eigenen Reihen gedeckt werden. Anstatt nur über die drohende östliche Gefahr zu lamentieren und dem Personal den Teufel an die Wand zu malen, wäre dies ein erster effizienter Ansatzpunkt, um das geplante Wachstum zu erschweren: den eigenen Piloten wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen zu bieten und nicht noch der Konkurrenz als Ausbildungsbetrieb zu dienen. Auch die Studie kommt zum Schluss, dass es den Vorsprung der Europäer im Bereich des Personals weiterhin aufrechtzuerhalten gilt.

Situation in der Schweiz

Die Swiss ist in der Schweiz die mit Abstand grösste Arbeitgeberin für Linienpiloten. Ende 2010 beschäftigte sie 1164 Piloten. Zusammen mit der engen Verflechtung zu Edelweiss und den Wetleases bei Helvetic hat sie bezüglich des Arbeitsmarkts für Piloten in der

Schweiz eine klare und unangefochtene Monopolstellung. Ein Monopol (altgriechisch von monos = allein und pōlein = verkaufen) nennt man allgemein eine Marktsituation, in der für ein ökonomisches Gut praktisch nur ein Anbieter oder nur ein Nachfrager existiert. Auf dem heimischen Arbeitsmarkt für Linienpiloten gibt es, von kleinen Ausnahmen abgesehen, nur einen Arbeitgeber. Der Monopolist muss nur auf die Preisgestaltung Rücksicht nehmen, nicht aber auf den Wettbewerb. Die Swiss nützte dieses Monopol zur Gewinnmaximierung in den letzten Jahren schamlos aus. Seit ihrer Gründung haben sich die Arbeitsbedingungen für Piloten nur verschlechtert, es gab massiv mehr Arbeit bei weniger Entlohnung. Wurde dies im ersten Überlebenskampf der jungen Airline von den Piloten noch voll mitgetragen, geht es jetzt um Gewinnmaximierung auf Kosten der Nachhaltigkeit in einem auf gutes und motiviertes Personal angewiesenen Dienstleistungsbetrieb. Die Airbus-Piloten der Swiss haben heute einen fixen Lohnanteil, der nur rund zwei Dritteln ihres letzten vertraglichen Lohns bei der Swissair entspricht. Zusätzlich wird heute auch noch wesentlich mehr gearbeitet als damals. Es wurden über zehntausend Ferientage nicht gewährt, und fixe freie Tage sind ein gefragtes Gut.

Die negativen Auswirkungen des Monopols haben sich schon vor zwei Jahren offensichtlich gezeigt: Um noch genügend neue Piloten zu finden, musste die Swiss die Anfangslöhne einseitig über jene im Gesamtarbeitsvertrag anheben. Ein Vorgehen übrigens, das in keiner Weise der bei anderen Gelegenheiten von der Swiss immer wieder hervorgehobenen Sozialpartnerschaft entspricht. Trotz allem fand sich nicht die gewünschte Anzahl Interessenten. Jetzt bleibt noch die Möglichkeit, die Eintrittsbedingungen für die Ausbildung zu erleichtern und damit das Anspruchsniveau zu senken. Damit würden auch die Ansprüche im Bereich der Sicherheit gesenkt. Es ist kein Geheimnis mehr: Mit den gegebenen Bedingungen melden sich offensichtlich nicht genügend fähige Kandidaten.

Die Swiss wurde im Jahr 2002 mit Hilfe des Bundes und breiter Unterstützung der schweizerischen Industrie gegründet. Man war sich einig, dass die Schweiz eine eigene, international tätige Linienfluggesellschaft benötigt. Daran hat sich auch mit der vollständigen Übernahme durch die Lufthansa 2007 nichts geändert. Eine eigens gegründete Luftfahrtstiftung Schweiz soll sich für die Berücksichtigung der Schweizer Interessen einsetzen. Aus anderen Industriesparten wie zum Beispiel Telefon und Post kennen wir auch in der Schweiz die Probleme nach dem Aufbruch eines Monopols. Ein monopolistisches Gehabe auf dem Arbeitsmarkt ist nicht im langfristigen Interesse des Staates, der Industrie und auch nicht der Swiss. Es müssen jetzt marktgerechte Bedingungen für Piloten geschaffen werden, wenn sich auch die Schweiz dem Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt stellen will. Die Fluggesellschaften aus dem Golf werden für ihre vielen bestellten neuen Grossraumflugzeuge erfahrene Piloten dringend benötigen. Dazu werden sie gut ausgebildete Piloten nicht nur in der EU, sondern auch in der Schweiz aggressiv suchen müssen.

Was wir wollen

Wir Schweizer Linienpiloten wollen weiterhin einen zuverlässig funktionierenden internationalen Flugbetrieb aus der Schweiz. Es war Absicht von Bund, Kantonen und der Industrie, diesen mit einer in der Schweiz beheimateten Gesellschaft zu betreiben. Wir möchten dies auch. Um dies zu gewährleisten, braucht es

Arbeitsbedingungen, die dem internationalen Wettbewerb standhalten können. Dafür werden wir kämpfen – für uns, für die Swiss und die schweizerische Luftfahrt.

Rolf Odermatt
Präsident



Stress: Ansporn und Krankmacher

Unser Körper reagiert auf Stress. Das kann gut sein. Können wir mit Stress aber nicht richtig umgehen und dem Körper keine Ruhephasen gönnen, macht er krank. Es lohnt sich, sich seines Stressniveaus bewusst zu sein, denn im Alltag erleben wir stressige Momente zuhauf.

Text: Jürg Ledermann

Das Wetter in ZRH ist typisch für die Jahreszeit: Sicht um 1500 Meter, die Wolken hängen tief bei 200 Fuss. Der Flugplatz bemüht sich, die Kapazität hochzuhalten, und lässt weiter nach Cat 1 Minimum anfliegen, Low Visibility Procedures sind nicht in Betrieb. Wir (SWR1211) entscheiden uns für einen Monitored Approach. Vor uns fliegt eine Fremd-Airline (ABC737) an, der Abstand ist knapp, scheint aber auszureichen. «ABC737 cleared to land RWY 14, expedite to vacate, traffic behind.» Er, undeutlich: «Cleared to land, expedite, ABC737.»

Wir nähern uns dem Minimum. Ich sehe Approach Lights: «Continue!» Kurz darauf: «My controls, autopilot off.» Wir hören den Tower: «SWR...» Nichts. Dann: «SWR1211, Go-around!» Was? Ich? «Go-around, thrust, flaps one step ... gear-up!» Der leichte Airbus 319 steigt schnell. «Arm NAV, engage autopilot 1.»

«SWR1211, standard missed approach, climb to 4000 feet. The preceding ABC did not vacate via H1, the runway was still blocked, sorry. Contact APP on 120.750. Bis schpöter.» Climb thrust, ALT*. «Flaps 1! Speed is selected, A/THR is on.»

«Uff! Jetzt hämmer's!», denke ich, «wieder einmal alles miteinander.» Ich blicke den First Officer an: «Das ging ja schnell!» Er schaut mich mit einem Grinsen an: «Expect the unexpected.»

Natürliche Reaktion auf Stress

Beim Lesen dieser Zeilen mögen die einen eine Anspannung verspüren, andere mag die Schilderung dieses unerwarteten und kurz vor der Landung angeordneten Go-arounds kalt lassen. Kalt im wörtlichen Sinn: denn Stress versetzt unseren Körper in Alarmzustand. Hormone wie zum Beispiel Adrenalin werden ausgeschüttet, um den Körper auf Touren zu bringen: die Herzaktivität nimmt zu, der Puls ist deutlich zu spüren, die Muskulatur spannt sich an, und die Hände werden feucht. Der Körper bereitet sich so auf Kampf oder Flucht vor. Früher war das überlebenswichtig. Heutzutage profitieren wir hauptsächlich von der erhöhten Aufmerksamkeit. Unsere Sinne sind geschärft, und wir sind im Moment sehr präsent. Allerdings läuft unser Körper auf Hochtouren, und wir spüren nach einer stressigen Situation eine innere Unruhe

und das Bedürfnis nach körperlicher Aktivität: Abregieren wäre angesagt, um die Hormone auf natürlichem Weg abzubauen und deren Wirkung auszuleben. Anspannung lässt sich so am besten lösen. Nur ist das im engen Cockpit schlecht möglich. Hier kann die gesamte Muskulatur für einige Sekunden angespannt werden, um sich anschliessend besser entspannen zu können. Auch hilft es, tief einzuatmen, kurz innezuhalten und anschliessend wieder langsam auszuatmen. In beiden Fällen führen wir eine Anspannung herbei, die wir dann kontrolliert wieder abbauen.

Stressiger Berufsalltag

Unser Beruf bietet viele Stressmomente wie das oben geschilderte Durchstartmanöver. Das beginnt bei der



Stress versetzt unseren Körper in Alarmzustand.

Planung mit kritischen Wetterbedingungen und hoher Ladung. Das können im Flug der dauernde Lärm, die geringe Luftfeuchtigkeit und Vibrationen oder Turbulenzen sein. Im Anflug können die schlechte ATC, ein knapper Line-up, der böige Seitenwind oder die Pistenverhältnisse stressen. Unser Berufsalltag ist geprägt von einer grossen Dynamik, dem ständigen Zeitdruck und der Notwendigkeit, viele Entscheidungen zu treffen. Die Rahmenbedingungen wirken als zusätzliche Belastung: unregelmässige Arbeitszeiten, instabile

«Unser Beruf bietet viele Stressmomente.»

Einsätze, Schwierigkeiten, das Sozialleben zu pflegen, wenig Erholung, Müdigkeit und so weiter.

In einer Untersuchung aus dem Jahr 1986 (Sloan und Cooper) rangieren die Piloten, ähnlich wie Polizisten, mit Stresswerten deutlich über sieben ganz oben auf der Liste. In der Mitte, mit Werten um fünf, sind Manager, Aktienhändler und Diplomaten platziert. Am geruhigsten lassen es Bibliothekare angehen: sie sind bei der Arbeit einer Stressbelastung von zwei ausgesetzt.

Eustress und Dystress

Die Belastung, die jeder Einzelne spürt, ist sehr unterschiedlich. Es addieren sich die Stressfaktoren aus allen möglichen Gebieten: berufliche, soziale, physische, psychische oder psychologische. Stress ist multifaktoriell und wirkt als Summe aller Faktoren auf Geist und Körper. Ada Nierop, Psychological Advisor Flight Safety der Swiss, erklärt im Gespräch mit der AEROPERS-«Rundschau», dass jeder seine Stressoren individuell bewertet und sie darum auch verschieden stark ins Gewicht fallen. Den einen belastet es, einen

neuen Platz anfliegen zu müssen, während der andere das eher als eine sportliche Herausforderung ansieht. Der eine ist ungebunden und sieht Einsatzänderungen als willkommene Abwechslung an. Ein anderer versucht, sein Familienleben mit den Ansprüchen der Firma unter einen Hut zu bringen, und fühlt sich deshalb von instabilen Einsätzen gestresst.

Was wir als Ansporn oder reizvolle Herausforderung ansehen, wird als positiver Stress (Eustress) gewertet. Bei der Beschreibung von negativem Stress (Dystress) wird laut Nierop auf eine alte Definition von Lazarus aus den 70er Jahren zurückgegriffen: Fühlt sich jemand überfordert, weil er meint, dass seine Kompetenzen nicht den gestellten Anforderungen genügen, dann hat er Stress.

Bruce McEwen von der Rockefeller-Universität in New York definierte den Stress 2002 als etwas Kumulatives. Somit führt auch Eustress zu einer Zunahme der gesamten Stressbelastung, was dann Auswirkungen auf verschiedene körperliche Organe haben kann.

Gestresst zur Arbeit

Stress im sozialen Bereich kann lange andauern. So entwickeln sich zum Beispiel Kommunikationsprobleme oder Meinungsverschiedenheiten im Privatleben über längere Zeit. Auch Krankheitsfälle in der Familie können lange anhaltenden Stress bedeuten. Probleme im beruflichen Umfeld können sich ebenfalls in die Länge ziehen. Dieser chronische Stress bildet die Belastungsbasis, mit der ein Pilot zur Arbeit erscheint. Der berufliche, oben geschilderte akute Stress kommt dazu. Zusammen bilden sie die momentane Stressbelastung des Besatzungsmitglieds. Dem gegenüber steht seine Leistungsfähigkeit, seine geistige und körperliche Kapazität, um die Anforderungen bewältigen zu können. Bei der Einschätzung, ob ein Pilot flugfähig ist, muss er sich über folgende Frage Klarheit verschaffen: Ist seine Leistungsfähigkeit höher als der kumulierte



Lebenspartner spielen eine wichtige Rolle bei der Stressbewältigung.

Stress und wird dies während der geplanten Flugdienstzeit unter Berücksichtigung der eintretenden Ermüdung so bleiben? Je dünner das Sicherheitspolster zwischen den Anforderungen und seinen Möglichkeiten ist, desto eher neigt er dazu, gestresst zu agieren und Fehler zu machen.

In dem Buch «Human Factors im Cockpit» (siehe Seite 13) beschreibt Rolf Wiedemann von der Vereinigung Cockpit, in welchen Teufelskreis der Pilot geraten kann: «Ein Fehler wird meist als individueller Misserfolg erlebt. Ein Misserfolg führt unweigerlich zu einer Erhöhung des Stressniveaus. Ein erhöhtes Stressniveau führt zu einer erhöhten Fehleranfälligkeit und damit schnell zum nächsten Fehler, mit dem der Stress noch weiter ansteigt und noch ein Fehler passiert. Dieser Teufelskreis ist als «Poor Judgement Chain» bekannt.» Aus diesem Stress heraus könne es zu Missachtungen von SOPs kommen. Es sei deshalb sehr wichtig, jeden ersten auftretenden Fehler sofort anzusprechen und zu beseitigen. Ein Abweichen von den SOPs sei sofort auszurufen.

Stress als Krankmacher

Unser Körper reagiert immer auf Stress. Allerdings muss Stress nicht immer krank machen. Akuter Stress könne auch sehr heilsam sein, so Nierop. Da würden Vorgänge im Körper aktiviert, zum Beispiel die Ausschüttung von Entzündungshemmern, die im Blutbild klar nachgewiesen werden können. Sie meint, dass Bungee Jumping ähnlich wirken könne wie das Lösen eines fliegerischen Problems oder einer gelungenen Entscheidungsfindung unter Zeitdruck. Zudem habe sie nicht den Eindruck, dass die beruflichen fliegerischen Herausforderungen bei den Swiss-Piloten zu chronischem Stress führen.

In der Januar-Ausgabe 2011 des «NZZ Folio» mit dem Titel «Seelennot» berichtet Jonah Lehrer von der Forschungsarbeit von Robert Sapolsky, Professor für Biologie, Neurobiologie und Neurochirurgie an der Stanford University. Sapolsky hat sich seit 1978 ganz der Erforschung der Paviane verschrieben und wurde dadurch zu einer Kapazität auf dem Gebiet der Stressforschung. Paviane leben in Gruppen mit einem starken hierarchischen Gefüge. Ihm fiel auf, dass die Männchen mit niedrigem Status dünner und schreckhafter waren. Sapolsky erkannte, dass sie im chronischen Stress lebten, weil sie nicht wussten, wann sie das nächste Mal verprügelt werden würden und weil sie täglich einen härteren Kampf um ihr Futter führen mussten als die privilegierten Männchen. Ihr Stress führte zu den beobachteten gesundheitlichen Problemen.

Nach weiteren 30 Jahren der Forschung ist klar, dass chronischer Stress viele Krankheiten begünstigt. Das Spektrum reicht von der einfachen Erkältung bis hin zum Herzinfarkt. Durch breite Feldforschung wurde erhärtet, dass vor allem Arbeitnehmer gefährdet sind, die untergeordnet sind und vom Chef wenig Unterstützung erfahren. So konnte gezeigt werden, dass eine Beförderung aus der untersten Hierarchie-Ebene im britischen Staatsdienst die Wahrscheinlichkeit einer Herzerkrankung um 13 Prozent sinken lässt. Eine Par-

allele zu unserer Position als letztes Glied im Planungsprozess – angefangen von der Ferienplanung über die Monatsplanung bis zur Einsatzumstellung – lässt sich nicht leugnen. Auch in diesem System sind die vorgeetzten Stellen der Meinung, über den Kopf der Angestellten hinweg entscheiden zu können.

Umgang mit Stress

Bei der Frage, wie man mit der Stressbelastung fertig werden kann, ist jeder selbst gefordert, den ersten Schritt zu tun. Es stehen zwei Möglichkeiten zur Verfügung: Einerseits kann versucht werden, die Anzahl der Stressoren zu reduzieren. Andererseits besteht die Möglichkeit, den Umgang mit den Stressoren zu verändern. Ada Nierop bietet sich für Gespräche an. Sie möchte dabei helfen, die Stressoren zu identifizieren, zu bewerten und das Verhalten anzupassen.

Für Ada Nierop wäre es deshalb wünschenswert, dass sich die Piloten früher als bisher bei ihr melden, wenn sie Stress verspüren. Ihr geht es darum, dass die Piloten ein besseres Gefühl für ihre Verfassung bekommen, wissen, wann Grenzen erreicht werden und wie sie mit ihren Stressoren umgehen sollen.

Unser Körper ist darauf eingestellt, dass nach einer stressigen Phase wieder eine Ruhezeit kommt, um sich regenerieren zu können. Beim chronischen Stress hat er kaum mehr Gelegenheit dazu, was zu den erwähnten gesundheitlichen Problemen führen kann. Für Piloten ist es wichtig, dass sie nach den Rotationen genügend Zeit haben, um «herunterzukommen» und die Batterien für den nächsten Einsatz aufzuladen. In der «Rundschau»-Ausgabe 3/2010 wurde darüber berichtet. Auch die Autoren des Buchs «Human Factors im Cockpit» verdeutlichen die Wichtigkeit einer guten Verarbeitung von chronischem Stress. Sie beleuchten Faktoren wie Schlaf, Bewegung, Ernährung, Entspannungsübungen, positives Denken, Ruhe und Langsamkeit. Als ganz wichtigen Faktor nennen sie die Rolle der Freunde und des Lebenspartners. Auch Ada Nierop bestätigt im Gespräch, wie besonders wertvoll die sozialen Kontakte für den Abbau von Stress sind.

Allerdings vereinfachen die Berufsumstände der Piloten die Beziehung zum Lebenspartner nicht. Oft sind die Lebenspartner mit den Problemen des Haushalts auf sich alleine gestellt. Wenn der Pilot nach Hause kommt, erwartet der Lebenspartner ganz selbstverständlich eine Unterstützung. Andererseits möchte sich der Pilot erholen und erwartet zuhause ebenfalls eine gewisse Unterstützung. Können beim Organisieren der gemeinsamen Verpflichtungen die Termine nur ungenügend geplant werden und kommt die Firma ihnen dann auch noch mit Einsatzänderungen in die Quere, wird das so wichtige Verhältnis zwischen den Lebenspartnern unnötig belastet.

Der negative Einfluss der mangelnden und instabilen Freizeit beziehungsweise der Erholungsphasen auf die Piloten und auf deren Leistungsfähigkeit wird durch diesen Umstand verdeutlicht. Die Bemühungen der AEROPERS im Kampf für einen besseren Ausgleich zwischen Arbeit und Freizeit sind deshalb im Interesse aller Beteiligten. ●

«Ein erhöhtes Stressniveau führt zu einer erhöhten Fehleranfälligkeit.»

Ada Nierop zum Thema Stress

Stress ist nicht gleich Stress, und jeder bewertet seinen Stress individuell. Aber jedem kann es zu viel werden und das «Fass überlaufen». Ada Nierop empfiehlt sich als Gesprächspartnerin, um rechtzeitig innehalten und stoppen zu können. Denn wenn es für den Beteiligten genug ist, dann ist es genug, so Nierop.

Fragen: Jürg Ledermann

«**Rundschau**»: Du bist seit einem halben Jahr in Deiner Funktion als Psychological Advisor im Department Flight Safety OSF als Nachfolgerin von Peter Signer angestellt. Wie geht es Dir?

Ada Nierop: Danke, gut! Die Arbeit gefällt mir. Ich glaube, mich gut eingelebt zu haben. Ich beschäftige mich noch mit einem Kurs im Bereich Narcotics und bei der Entwicklung von CRM-Kursen. Die Flight Safety möchte sich – unter anderem mit dem Thema Fatigue – mehr im CRM einbringen.

«**RS**»: Du hast dich nach 14 Jahren Fliegerei ganz der Psychologie gewidmet. Nun bist du wieder zurück. Es scheint schwierig zu sein, ganz aus der Aviatik auszu steigen.

A.N.: Ja. Als ich Oberassistentin war, kam eine Studentin, die auch M/C ist, auf mich zu, weil sie eine Lizenzarbeit zum Thema Flugangst schreiben wollte. Mein Mann, der mittlerweile pensioniert ist, flog ebenfalls als M/C. So blieb ich immer mit der Fliegerei verbunden.

«**RS**»: Hast Du Stress?

A.N.: Nein. Aber es gibt ja auch Stress, den ich als positiv empfinde.

«**RS**»: Stress ist ein weiter Begriff, der in unserer schnelllebigen Zeit ganz locker gebraucht wird. Was bedeutet Stress im fachlichen Sinn?

A.N.: Meistens wird Stress im negativen Sinn (Dy stress) gebraucht – klassischerweise, wenn man sich überfordert fühlt.

Daneben gibt es den positiv bewerteten Stress (Eustress). Das muss aber nicht heissen, dass Eustress den Körper nicht auch belasten kann.

«**RS**»: Belasten Dy stress und Eustress in ähnlicher Weise?

A.N.: Jeder bewertet seine Stressoren individuell. Jemand, der am Freitagabend mit Überstunden die Arbeit noch fertig machen will, um dann ein freies Wochenende zu haben, fühlt sich wahrscheinlich weniger gestresst als jemand, der verordnete Zusatzaufgaben als zu viel oder zu anstrengend empfindet. Bildlich gesprochen steigt der Pegel im Stressfass so anhand der individuellen Empfindung langsamer oder schneller.

In Burnout-Seminaren wird darum gezielt an der persönlichen Betrachtung und Bewertung der Situationen gearbeitet, die Stress verursachen. Das zugegebenermassen klischeehafte Bild vom halb gefüllten Glas verdeutlicht diese Vorgehensweise deutlich. So verursacht die Bewertung, dass das Glas halb voll ist, weniger Stress als die Betrachtung eines halb leeren Glases.

«**RS**»: Spielt in diesem Zusammenhang die Freiwilligkeit der Arbeit auch eine Rolle?

A.N.: Ja, wenn der Manager auch wirklich freiwillig entscheiden kann. Viele Studien belegen, dass bei einer freien Gestaltung der Arbeit die Belastung als weniger stark beurteilt wird.

«**RS**»: Woran ist zu erkennen, dass der Stresspegel den «gesunden Bereich» überschritten hat?

A.N.: Bei vielen meiner Klienten, die hohem kumuliertem Stress – sei es bei der Arbeit oder im sozialen Bereich – ausgesetzt waren, ging es plötzlich vom einen auf den anderen Tag nicht mehr. Sie sassen morgens da, zitterten und wussten im ganz normalen Alltag nicht mehr ein und aus. Ihre Festplatte war sozusagen gelöscht, sie waren «tilt». Das Fass füllte sich unbemerkt, bis es überlief.

Dabei muss es ja nicht einmal etwas Schlimmes oder Negatives sein, das zuletzt den Ausschlag gibt. Es kann zum Beispiel auch ein sehr willkommener und positiv wahrgenommener Jobwechsel sein, der zur Überbelastung führt.

«Das Fass füllte sich unbemerkt, bis es überlief.»

«**RS**»: Kann Stressresistenz gefördert oder, anders gefragt, kann die Belastbarkeitsgrenze erhöht werden?

A.N.: Ein Ansatz besteht darin, wie oben erwähnt, bei der Bewertung der Stresssituation zu beginnen. Dann spielt auch die Veranlagung eine Rolle. Menschen zum Beispiel, die perfektionistische Ansprüche haben, oder solche, die nicht gut delegieren können, kommen schneller unter Druck. An dieser Persönlichkeitsstruktur kann ebenfalls gearbeitet werden, um sich zu entlasten.

In Seminaren wird auf Symptome von Stress aufmerksam gemacht. So lernt man sich besser kennen, kann sich beobachten und Hilfe holen, bevor das Fass überläuft. Zudem hilft Erholung dabei, das Fass zu entleeren. Dazu gehören die vielen Möglichkeiten wie Sport, Entspannung, und ganz wichtig: die Pflege von sozialen Kontakten. Da ist nicht die Quantität der sozialen Unterstützung ausschlaggebend, sondern deren Qualität.

«**RS**»: Kommen Crew Member im richtigen Moment zu Dir, oder leben wir zu lange mit ungesundem Stress?

A.N.: Die Piloten kommen leider nicht zu mir und sagen: «Ada, ich habe mal wieder Stress! Lass uns darüber reden.» Sie kommen meistens mit ganz konkreten Problemen, die Stress kumuliert haben. Das kann zum



Stress empfindet, wer sich überfordert fühlt.

Beispiel jemand sein, der Probleme in der Partnerschaft hat und dann dazu noch sehr strenge Einsätze abfliegt. Wenn zu den Kommunikationsschwierigkeiten in der Ehe und zum Workload auch noch eine Grippe – was auch Stress ist – hinzukommt, dann füllt sich das Fass schnell, und der Leidensdruck kann das erträgliche Mass übersteigen. Es ist mir ganz wichtig, dass dann nicht nur der vermeintliche Hauptfaktor beleuchtet wird. Alle Komponenten der Stressbelastung sind wichtig, weil der Stress ja multifaktoriell und kumulativ ist.

«RS»: Kannst Du einen Fiebermesser in das Pilotenkorps stecken und sagen, wie es Deinen Piloten, Deinen Klienten geht?

A.N.: Das kann ich leider nicht, weil nur ein Teil der Piloten zu mir kommt. Von diesen ratsuchenden Piloten kann ich nicht auf das ganze Pilotenkorps schließen. Zudem ist eure Melde- oder Mitteilungsschwelle noch zu hoch. Ich wäre froh, wenn Ihr zu mir kommen würdet, wenn ihr Stress habt, der sich noch nicht zu konkreten Problemen entwickelt hat. Dafür plädiere ich auch in den Kursen, die ich besuche. Dann wäre meine Arbeit wirklich toll.

Ich kann dabei helfen, Feuer zu löschen. Noch lieber bin ich aber in der Feuerprävention tätig!

«RS»: Kannst Du eine Statistik mit den hauptsächlichen Beratungsgründen erstellen?

A.N.: Was ich zunächst sagen möchte und was mir wichtig ist: ich führe keine Dossiers, und was hier besprochen wird, bleibt in diesem Raum. Ich mache

meistens nach Abschluss eines Gesprächs persönliche Notizen. Diese Notizen sind aber nur für mich da.

Nun zu Deiner Frage: Ich mache für mich aus wissenschaftlicher Neugier heraus eine Statistik – zum Beispiel zu den GAV-Verhandlungen und der Unsicherheit, die damit verbunden ist. Zu diesem Thema sind seit September rund 40 Kontakte zustande gekommen, sei das über Telefon oder E-Mail.

Weitere Hauptthemen bei mir in der Beratung sind: arbeitsbedingte Erschöpfung und Stress, Probleme in der Partnerschaft und Probleme in der Kommunikation, sei es in der Besatzung,

mit Vorgesetzten oder zuhause. Zudem gibt es in letzter Zeit einige Gespräche wegen finanzieller Engpässe.

«RS»: Wenn man sieht, mit welchen Gehältern die Jungen zurechtkommen müssen, erstaunt mich das eigentlich nicht. Zudem haben wir Kollegen, die sich für einen Firmenwechsel zur Swiss entschlossen haben und bereits eine Familie ernähren müssen. Da wird es wirklich eng.

A.N.: Man kann auf allen Gehaltsstufen in finanzielle Schwierigkeiten geraten. In das landläufige Bild vom gut verdienenden Piloten passt es aber nicht, dass solche Gespräche über finanzielle Not stattfinden.

«RS»: Kannst Du eine Stressbelastungskurve zeichnen, aus der Schwankungen oder Tendenzen abzulesen wären?

A.N.: Ich bin erst seit einem halben Jahr hier. Daraus lässt sich kein Trend ableiten. Auch habe ich von Peter Signer keine Dossiers oder statistisches Zahlenmate-

«Alle Komponenten der Stressbelastung sind wichtig. Stress ist multifaktoriell und kumulativ.»

rial erhalten. Etwas anderes hätte seiner sehr diskreten Arbeitsweise nicht entsprochen. Ich beginne hier sozusagen mit einem weissen Blatt in der Hand.

Das das Fliegen strenger geworden ist, sehe ich aber natürlich, wenn ich die früheren und die jetzigen Rotationen vergleiche. Als Psychologin wäre es mir natürlich am liebsten, wenn die Piloten mehr frei und mehr Erholungszeit hätten. Es muss aber auch die Wirtschaftlichkeit der Firma berücksichtigt werden.

Ich bin zuversichtlich und sehe Zeichen, dass sich der Krampf, den es zur Entstehung dieser Fluggesellschaft gebraucht hat, langsam löst.

«RS»: Kannst Du Dich in der Firma einbringen und wenn nötig, auf den Tisch hauen?

A.N.: Ja. Ich habe mich schon auf verschiedenen Seiten geäussert. Ich habe regelmässige Gespräche mit verschiedenen Personen, sei das beim Personaldienst mit Reto Schmid oder mit Jean-Pierre Tappy.

«RS»: Wie viele Gespräche oder Termine hast Du monatlich mit Piloten?

A.N.: Ich arbeite hier 80 Prozent. Die anderen 20 Prozent verwende ich für die Lehrtätigkeit an der Uni. Ich habe im Durchschnitt täglich vier Termine für die Beratung. Das sind natürlich nicht alles neue Kontakte. Viele Beratungen laufen über mehrere Gespräche ab, um die Person über eine gewisse Zeit begleiten zu können.

Dann gibt es auch Kontakte zu Kadermitarbeitern, die ich in ihrer Funktion unterstütze.

«RS»: Nach der Finanzkrise wurden Banken sogenannten Stresstests unterzogen. Wie steht es um die Stress-Resistenz des Pilotenkorps der Swiss?

A.N.: Das würde ich gerne mal untersuchen. Frau Professor Ehlert von der Universität Zürich zeigte ebenfalls grosses Interesse an einer derartigen Untersuchung. Es wäre zu testen, ob die Piloten, die ja so selektioniert wurden, stressresistenter sind und eine höhere Frustrationstoleranz haben, und woher das kommt. Es gibt zum Beispiel biologische Faktoren, die sich auf die Unterdrückung von Stresshormonen auswirken, was ich bei meinen Untersuchungen bei schwangeren Frauen feststellen konnte. Vielleicht haben Piloten auch eine natürliche Stressresistenz, die man wissenschaftlich nachweisen könnte.

Der Pilotenberuf ist ein anspruchsvoller Job, fordert ein unregelmässiges Arbeitspensum, und das soziale Gefüge kann nicht wie anderswo als Unterstützung genutzt werden. Zudem entsteht Stress mit dem Wechsel von Tag- und Nachtflügen und weil man sich nicht hundertprozentig sicher sein kann, ob der geplante Einsatz so bestehen bleibt.

«RS»: Unser Beruf ist gekennzeichnet durch grossen Stress. Braucht es da nicht automatisch auch mehr Erholungszeit oder Entspannungsphasen als in anderen, weniger stressigen Berufen?

A.N.: Die Frage ist schwer zu beantworten. Wenn wir davon ausgehen, dass die Piloten mit ihrem Stress am Arbeitsplatz besser umgehen können als ein «normaler Bürger», dann braucht er dafür vielleicht auch weniger Erholungszeit als der «normale Bürger», der sich im Cockpitsitz viel mehr gestresst fühlen würde.



Entspannung baut Stress ab.

Wenn es allerdings die subjektive Empfindung eines Piloten ist, dass ihm die zugestandene Erholung nicht reicht, dann sage ich als Psychologin, dass diese Empfindung ernst zu nehmen ist.

«RS»: Wir sind auf Erholung angewiesen, um uns für die nächste Stressphase regenerieren zu können. Erholung ist erwiesenermassen dann gut, wenn man sich völlig anderen Aktivitäten zuwendet, wie zum Beispiel dem Vereinsleben oder Mannschaftssport. Aufgrund der Bestandessituation kann das PBS kaum auf die individuellen Bids eingehen, und im Tagesgeschäft werden die Einsätze kurzfristig wieder umgestellt. Wann wird der Mangel an Erholung zur Gefährdung?

Burnout und Depression

Burnout ist in der Aufstellung der «Internationalen Klassifikation der Krankheiten ICD-10» nicht enthalten. Das Burnout-Syndrom ist ein Zustand ausgesprochenen emotionaler Erschöpfung mit reduzierter Leistungsfähigkeit. Betroffene Patienten werden in aller Regel wegen Depressionen in einer Klinik aufgenommen. Ein Patient, der eine mittelschwere bis schwere Depression hat, kann nicht mehr arbeiten. Er wird dann ein halbes bis ein ganzes Jahr nicht arbeitsfähig sein, egal ob er in einer Bank oder einem Cockpit arbeitet.

Bei jemandem, der eine schwere Depression hinter sich hat, besteht die Gefahr für einen Rückfall laut Ada Nierop schon. Das hänge mit seinem Verhalten und seiner Persönlichkeitsstruktur zusammen. Er habe ja über Jahre immer die gleichen «Fehler» gemacht. Nun müsse er neue Verhaltensweisen lernen und Neuland betreten. Zusammen mit Medikamenten sei Depression aber eine Krankheit, die sehr gut heilbar ist.

A.N.: Die Firma muss daran interessiert sein, die jetzige Situation zu entschärfen. Einerseits ist Instabilität ein Aspekt des Pilotenberufs. Andererseits darf die Belastung für den Einzelnen nicht zu viel werden. Da kann ein Monat mal schlecht herauskommen. Das sollte zu ertragen sein. Wiederholt sich das aber Monat für Monat, dann füllt sich das Fass.

Ich erkenne Anstrengungen, um wieder Stabilität ins System zu bringen. Im Moment lässt sich niemand in die Karten schauen, und die Entscheidungsträger sind in den GAV-Verhandlungen gebunden. Wenn der neue Vertrag steht, sollten diese Elemente vermehrt und aktiver in Angriff genommen werden.

«RS»: Verweigert ein Pilot einen kurzfristig geplanten Zusatzeinsatz (zum Beispiel mit dem Aufstocken von zwei auf vier Flüge), wird ihm quasi Arbeitsverweigerung vorgeworfen. Nach dem Disput mit der Crew Disposition wird er sich auch noch vor dem Flottenchef verantworten müssen. Da ist Stress garantiert.

A.N.: Wenn ein Pilot die Leistung nicht mehr erbringen und die Sicherheit nicht mehr gewährleisten kann, dann ist es falsch, dies als Arbeitsverweigerung zu werten.

Da muss ein Umdenken stattfinden. Ich denke, dass ein Pilot mit solch einer Entscheidung in seiner momentanen Situation Verantwortung wahrnimmt. Um die langen Diskussionen nicht führen zu müssen, bleibt wohl nur der Weg, zu sagen, dass man nicht mehr kann, und sich krankzumelden.

Wäre es denn richtig, einen Piloten im Cockpit zu haben, der nicht mehr kann? Ich finde es auch wichtig, dass die Piloten da selbstbewusst hinstehen und erklären, dass sie sehr wohl in der Lage sind, einzuschätzen, ab wann es nicht mehr geht. Da erwarte ich von allen Beteiligten, dass dies als Professionalität wahrgenommen und respektiert wird.

«RS»: Und trotzdem ist es kein einfacher Schritt, zu sagen: stopp, das mache ich nicht mehr.

A.N.: Es ist wichtig, dass man sich gar nicht auf Diskussionen einlässt. Wer soll denn beweisen, dass jemand nicht mehr in der Lage ist, seine Leistung zu erbringen? Wenn es für den Betroffenen genug ist, dann ist es genug. Dann geht es nicht mehr.

Das Gefühl für die eigene Lage, das Erkennen der Grenze, die Entscheidung und die Kommunikation dieses «Stopp» können gelernt werden. Über ein schlechtes Gewissen, Schuldgefühle oder Angst, die sich in einer solchen Situation entwickeln könnten, kann man mit mir reden.

«RS»: Dazu hörte ich das Argument, der Betreffende habe ja gar keinen strengen Einsatz.

A.N.: So wie ich die Piloten kennengelernt habe, geht es lange, bis jemand nicht mehr kann. Wenn nun jemand Stopp sagt und die geforderte Leistung nicht mehr erbringen kann, sollte das von allen Gremien respektiert werden. Stress ist multifaktoriell. Da kann aus verschiedenen Gebieten viel zusammenkommen. Da kann niemand sagen, das sei streng oder das sei weniger streng.

Das kann weder bewiesen noch gemessen werden. Es ist gut möglich, dass der Pilot A ohne Probleme das Pensum abfliegt, das dem Piloten B zu viel ist.

Burnout-Seminare

In den Burnout-Seminaren der Vereinigung Cockpit ist aufgefallen, dass die Hälfte der Teilnehmer jünger als 30 Jahre alt war. Das könnte das Vorurteil widerlegen, dass eher ältere Semester von einem Burnout betroffen sind. Ada Nierop deutet die hohe Anzahl junger Teilnehmer aber mit der Entwicklung der Gesellschaft. Auch in den Kursen der angehenden Piloten, die sie besucht, sind die Leute für solche Themen viel offener. Von älteren Piloten habe sie schon vernommen, dass Worte wie Arzt, Krankenhaus oder Psychologe schon stark belastend wirken und krankmachen. Das sei der Grund, weshalb ältere Piloten eher zu spät um Rat fragen. Es scheint eine Generation von jungen Piloten heranzuwachsen, für die es ganz normal ist, mal zur Psychologin zu gehen und zu sagen: «Ada, ich habe Stress mit der Freundin. Können wir das bereden?» Die Burnout-Seminare sollen laut Nierop präventiv wirken. Die Jungen seien ja nicht dort, weil sie ein Burnout haben, sondern weil sie sich darüber informieren wollen. Diese Leute kennen die Gefahren von Stress wohl schon. Sie möchten sich bei der Arbeit zwar einsetzen, aber trotzdem gesund dabei bleiben.

«RS»: Welche Auswirkungen hat Stress auf die Gesundheit?

A.N.: Stress kann tatsächlich einen Einfluss auf die Gesundheit haben. Wir hatten in der Klinik eine Station für stressbedingte Erkrankungen. Es ist bekannt, dass Stress zum Beispiel Krankheiten begünstigen kann oder den Heilungsprozess von Krankheiten verlangsamt.

«RS»: Schlafprobleme belasten die Gesundheit von vielen Piloten. Wie kann ein Betroffener einordnen, ob seine Schlafprobleme durch den Rhythmuswechsel des Einsatzes oder durch anderen chronischen Stress verursacht werden?

A.N.: Schlafprobleme werden immer durch Stress verursacht, egal woher er kommt. Das kann die Umstellung von Tag- auf Nachtschicht in der Kurzstreckenoperation oder vom Schlafentzug auf der Langstrecke sein. Andere Stressquellen wirken sich auch so aus.

«RS»: Dr. Cornelia Nussle veröffentlichte vor einem Jahr die Ergebnisse ihrer Forschungsarbeit «Stress, Angst und Burnout» über die Belastung bei Piloten und vergleichbaren stressigen Berufen. Sie kam zum Schluss, dass eine Vielzahl der Piloten unter «hochgradigen Burnout-Symptomen» wie Schlafproblemen leiden. Wie ordnest Du den Begriff Burnout bei der Beschreibung des Zustands der Piloten ein?

A.N.: Bei dieser Studie handelt es sich um eine sehr kleine nicht repräsentative Stichprobe von weniger als 60 Piloten. Daher ist es nicht richtig, aufgrund dieser Studie zu sagen, dass eine Vielzahl der Piloten unter hochgradigen Burnout-Symptomen leiden. Zudem bin ich mit dem Begriff Burnout vorsichtig. Schlafstörungen können zu einem Burnout-Syndrom gehören. Wer ein Burnout hat, hat oft auch Schlafstörungen. Aber wer Schlafstörungen hat, muss nicht unbedingt ein

Burnout haben. Ich glaube nicht, dass die Schlafprobleme, wie sie die Piloten haben, in einem direkten Zusammenhang mit Burnout stehen.

«RS»: Aus eigener Erfahrung und durch Beobachtung von Kollegen wird klar, dass sich ein nicht unerheblicher Teil der Piloten bereits in einer Vorstufe des Burnouts befinden.

Betroffene können mit wenig Aufwand von dort zurückgeholt werden. Die Vereinigung Cockpit (VC) bietet auf freiwilliger Basis Burnout-Seminare an, in denen die benötigten Strategien und Verhaltensweisen aufgezeigt werden. Wäre das nicht auch ein wünschenswerter Weg innerhalb der Swiss? Würde Dich das interessieren?

A.N.: Ich bin daran interessiert, dass die Piloten ein Sensorium entwickeln, das ihnen erlaubt, den eigenen Stresspegel besser zu beurteilen. Solche Seminare dienen der Vorsorge und verhindern, dass sich Burnouts entwickeln. Sollte die Swiss im Rahmen des CRM einen Kurs entwickeln, dann stelle ich mich gerne als Beraterin zu Verfügung. Zudem kann ich auf das Interesse der Piloten an solcher Weiterbildung bei den entsprechenden Stellen hinweisen.

«RS»: Wie kann oder soll reagiert werden, wenn der Arbeitskollege die Symptome eines sich entwickelnden Burnouts (Erschöpfung, Stillstand, Frustration, Gelähmtheit, Verzweiflung und Rückzug) zeigt?

A.N.: Sprecht eure Empfindungen an. Sagt dem Kollegen, wie er herüberkommt und wie er auf Euch wirkt. Ihr müsst keine Spezialisten sein, um das wahrzunehmen und zu kommunizieren. Macht ihn auf die Fachstellen im Unternehmen aufmerksam.

Ein Gespräch mit mir ist immer möglich, ohne dass es irgendwelche Konsequenzen hat. Ich kann dann mit dem Betroffenen im Gespräch nach Lösungen suchen, sei es, dass ich weiter mit ihm im Gespräch bleibe oder dass eventuell andere Spezialisten hinzugezogen werden. Bei starken Schlafstörungen, wenn also jemand

Das Gelassenheitsgebet

«Gott, gib mir die Gelassenheit, Dinge hinzunehmen, die ich nicht ändern kann, den Mut, Dinge zu ändern, die ich ändern kann, und die Weisheit, das eine vom anderen zu unterscheiden.»

überhaupt nicht mehr zur Ruhe kommt, sehr unruhig ist und die Konzentration in Mitleidenschaft gezogen wird, kann im gegenseitigen Einverständnis der Medical Service kontaktiert werden.

Während einer dienstfreien Zeit kann der Betroffene wieder in einen geregelten Rhythmus kommen. Woher die Schlafstörungen kommen, muss dann schon auch noch abgeklärt werden. Da können wie gesagt auch auswärtige Spezialisten zugezogen werden.

«RS»: Peter Signer empfahl uns bei seinen Abschiedsworten das Gelassenheitsgebet. Was muss ich also gelassen hinnehmen, und was kann ich ändern?

A.N.: Piloten müssen nicht hinnehmen, dass sie bei ihrer Arbeit an Leib und Psyche Erfahrungen machen, bei denen sie nicht gesund bleiben. Ich bin jedoch davon überzeugt, dass es ganz sicher auch der Wille der Firma ist, dass die Mitarbeiter gesund sind und das auch bleiben.

«RS»: Was musst Du hinnehmen, und was kannst Du ändern?

A.N.: Ich muss hinnehmen, dass ich keine Entscheidungsträgerin bin und deshalb bei Entscheidungen, die aus meiner Sicht der Gesundheit der Piloten schaden oder die Flugsicherheit gefährden könnten, keinen direkten Einfluss nehmen kann. Trotzdem würde ich

mich in solch einem Fall mit all meiner Kraft für Veränderungen einsetzen. Das sehe ich als meine Verantwortung an.

Ansonsten muss ich eigentlich nichts hinnehmen und bin auch froh, dass ich keine grossen Entscheidungen treffen muss. Ich

habe in meinem Job eine Art Narrenfreiheit. Meine Aufgabe besteht ja darin, zu beraten und damit zu Entwicklungen beizutragen. Stillstand kann ich nicht hinnehmen. Ich möchte Veränderungen im positiven Sinn. •

«Wenn es die Empfindung eines Piloten ist, dass ihm die Erholung nicht reicht, dann ist diese Empfindung ernst zu nehmen.»



Ada Nierop wurde 1962 in den Niederlanden geboren. Sie flog bei der Swissair als Flight Attendant von 1988 bis 2002 und war in dieser Zeit auch als Assessorin beim Recruitment tätig. Neben der Fliegerei studierte sie an der Universität Zürich Psychologie und schloss ihre wissenschaftliche Ausbildung mit der Promotion im Jahr 2006 ab. Sie bildete sich mit dem Master of Advanced Studies in Psychotherapie weiter und war Oberassistentin und wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für klinische Psychologie an der Universität in Zürich. Es folgte die Anstellung als operative Leiterin des Ambulatoriums und der Psychotherapie-Ausbildung für kognitive Verhaltenstherapie und Verhaltensmedizin in Zürich. Zuletzt war sie die leitende Psychologin in der Privatklinik Schlössli in Oetwil am See. Ein Bekannter machte sie darauf aufmerksam, dass die Swiss eine psychologische Beraterin als Nachfolge für Peter Signer suchte. Anstatt eine geeignete Person aus ihrem Bekanntenkreis vorzuschlagen, meldete sie sich selber. Nun ist sie Psychological Advisor Flight Safety bei Swiss International Airlines.

«Human Factors im Cockpit»

Dieses Buch beleuchtet die Stärken und Schwächen des Menschen und verdeutlicht, welches Verhalten die Basis für die «Praxis sicheren Handelns für Piloten» ist – ausgehend von unseren Sinnesorganen bis hin zum Führungs- und Teamverhalten. Es liefert spannende Einsichten in das täglichen Ringen um Flugsicherheit.

Text: Jürg Ledermann

Das Buch ist geschrieben von Piloten für Piloten. Es bietet in jedem Kapitel in eindrucklicher Art und Weise eine Fülle praktischer Hinweise. Ausgehend von theoretischen Grundlagen, werden Ideen und Vorschläge vermittelt, wie es nur Berufsleute mit jahrelanger Erfahrung tun können. Jeder Pilot, egal ob junger First Officer oder altgedienter Captain, ist angesprochen. Verhaltensweisen oder «Mödeli», die sich über die Jahre eingestrichelt haben oder in der Hektik des Alltags gepflegt werden, stehen zur Diskussion. Das geschieht mit dem Bewusstsein, dass die «Piloten die letzte Instanz sind, um Flugsicherheit zu garantieren und Unfälle zu verhindern».

Im Vordergrund stehen die Piloten mit ihren Stärken und Schwächen. Das Wissen um unsere Schwächen und um die Entstehung und Vermeidung von Unfällen soll es uns ermöglichen, bereits im Vorfeld präventiv zu agieren.

Neben den hier erwähnten Inhalten bietet das Buch weitere wertvolle Informationen in den Kapiteln Kommunikation, Stress, Entscheidungsfindung, Führungs- und Teamverhalten und Ermüdungs- und Wachsamkeitsmanagement.

Unfallprävention

Zunächst gehen die Autoren darauf ein, warum Unfallprävention in der Fliegerei wichtig ist. Sie erläutern die wirtschaftlichen und medialen Zusammenhänge, die für die Airline eine Rolle spielen. Anhand eines kurzen Zahlenbeispiels wird erläutert, dass eine grosse Gesellschaft ein höheres Sicherheitsniveau benötigt als eine kleine. Firmen, die wachsen wie die Swiss, werden ihr Sicherheitsniveau tunlichst ständig erhöhen.

Zur Verdeutlichung, welche Fehler hauptsächlich zu Unfällen und Incidents beitragen, werden drei grosse Studien zitiert: die NTSB-Studie (37 Unfälle in den Jahren 1978 bis 1990), die Lufthansa-Studie über Incidents in den Jahren 1997 bis 1999, an der über 2000 Piloten teilnahmen, und die Boeing-Studie (232 Unfälle weltweit in den Jahren 1982 bis 1991). Aus den Schlussfolgerungen dieser Studien werden objektive Massnahmen abgeleitet, die zur Verhütung von Incidents und Unfällen massgebend sind.

Nun mag sich der Leser fragen, wie das aus der Perspektive des einzelnen Piloten aussieht. Der Bequeme wird reklamieren, dass es schon sehr mühsam sei, andauernd auf die Einhaltung der SOPs zu achten und sie durchsetzen zu müssen. Denn es sei ja statistisch erwiesen, dass ein Pilot im Laufe seines Berufslebens sehr wahrscheinlich in keinen Unfall verwickelt würde.

Die Autoren klären den Leser allerdings auf, verdeutlichen die Wichtigkeit eines sorgfältigen Arbeitens und belegen die Gefahr der «erlernten Sorglosigkeit». Diese Sorglosigkeit kann sich einstellen, wenn man wieder-

holt gegen SOPs verstösst und es keine Konsequenzen hatte; wenn lieber «eine unkritische, gehobene Stimmung» bewahrt wird, als die SOPs einzuhalten; oder wenn man beobachtet, dass Mitmenschen mit sorglosem Verhalten scheinbar Erfolg haben und dies dann nachgeahmt wird.

Informationsaufnahme und -verarbeitung

Wir nehmen die Informationen im Airbus-Cockpit hauptsächlich über die Augen und Ohren auf. Dass sich die Throttles und der Side Stick nicht mehr bewegen und zur Informationsaufnahme benutzt werden können, müssen wir akzeptieren. Dieser Umstand akzentuiert aber die Problematik, der wir mit unseren beschränkten Sinnen konfrontiert sind. Gerade das Auge lässt sich leicht täuschen, wie die Grafik auf der folgenden Seite belegt. Uns erscheint die obere Linie länger als die untere. Die Täuschung wird durch unser räumliches Sehvermögen erzeugt. Die obere Linie kann als Kante eines Objekts gesehen werden, das gegen uns gerichtet ist, die untere Linie als Kante eines Objekts, in



Die Herausgeber

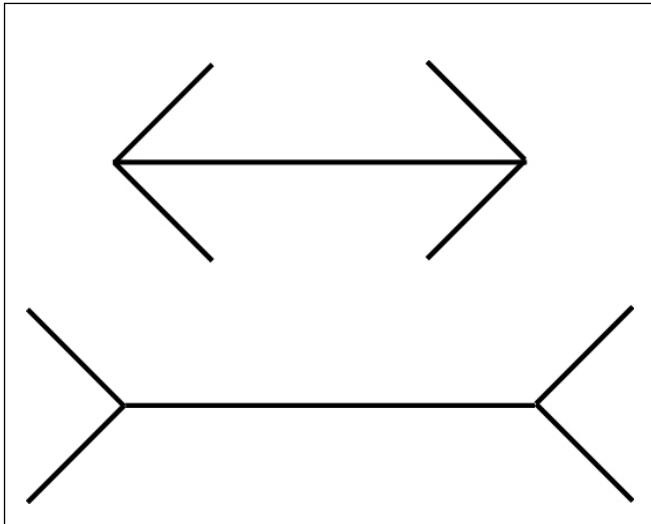
Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) **Joachim Scheiderer** ist Flugkapitän bei der Lufthansa CityLine. Neben seiner beruflichen Tätigkeit als aktiver Pilot ist er im flugbetrieblichen Management verantwortlich für den Bereich «Flight Operational Engineering». Seit über zehn Jahren engagiert er sich in der Arbeitsgruppe Flugsicherheit

der Vereinigung Cockpit, die er fünf Jahre leitete.

Dipl.-Ing. **Hans-Joachim Ebermann** fliegt zurzeit als Captain auf A340 und A380 bei der Lufthansa. Er ist seit 1994 Trainings- und Checkcaptain. In der Vereinigung Cockpit ist er in der Arbeitsgruppe Flugsicherheit, zeitweise als deren Leiter, tätig. Dabei ist er in vielen verschiedenen Initiativen zur Qualitätsverbesserung bei Fluggesellschaften und Gesetzgebern aktiv und Autor zahlreicher Fachartikel. Bei der Lufthansa ist er in verschiedenen Projekten daran beteiligt, die Flugsicherheit durch moderne Trainingsmethoden zu verbessern.

ISBN 978-3-642-15166-8

Springer-Verlag, Berlin/Heidelberg, 2011



Die obere horizontale Linie erscheint kürzer.

das wir hineinsehen. Da wir die obere Kante als näher wahrnehmen, scheint sie auch kürzer als die untere zu sein. Anhand weiterer Beispiele erklären die Autoren die Schwachstellen unserer Augen und Ohren, deren Eigenschaften wir der Jahrtausende langen Evolution zu verdanken haben.

Die Eindrücke, die wir von unseren Sinnesorganen erhalten, werden nicht einzeln aufgenommen und säuberlich ausgewertet. Das würde viel zu viel Zeit in Anspruch nehmen, und mit einer solchen Methode entsprächen wir dem Entwicklungsstand eines «unerfahrenen» Säuglings. Die geniale Leistung unseres Gehirns besteht darin, die Sinneseindrücke mit abgespeicherten Informationen unseres Erfahrungsschatzes zu vergleichen und zu werten. Das geht viel schneller. Allerdings liegt hier aber auch die Quelle von Fehleinschätzungen, wenn wir die Gedankenmodelle, die uns das Langzeitgedächtnis anbietet, zu schnell und unkritisch akzeptieren.

Zudem ist der «Prozessor», der für die Aufnahme der Sinneseindrücke und den Abgleich mit dem Gedächtnis zuständig ist, recht limitiert. Er kann etwa sieben Informationseinheiten gleichzeitig verarbeiten – mehr nicht. Je nachdem, wie belastet ein Pilot im Cockpit ist – sei es bedingt durch Stress oder Fatigue –, kann er schon durch den Funkpruch «SWR027H, turn left heading 130, descent to flight level 160 to be level abeam IDANI and contact the next sector on 134 decimal 380» überlastet sein.

Mentales Modell als Stolperstein

Gerade in der Dynamik des Flugs sind wir damit konfrontiert, die Sinneseindrücke in kürzester Zeit auszuwerten und einzuordnen. Unser Langzeitgedächtnis ist dabei, wie oben beschrieben, eine geniale Stütze: Es erinnert bereits einmal Erlebtes schnell und präsentiert ein mentales Modell, das zur aktuellen Situation passt. Dieser Vorgang kann aber auch zu einem gehörigen Stolperstein werden.

Wenn die aktuelle Situation nicht dem entspricht, was wir als mentales Modell gespeichert haben, dann

neigen wir nicht etwa dazu, unser mentales Modell zu hinterfragen – ganz im Gegenteil. Wir beginnen gezielt damit, harte, aktuelle Fakten zu verdrängen und nach Hinweisen zu suchen, die unser mentales Modell bestätigen könnten.

Damit das Gedächtnis überhaupt so schnell arbeiten kann, behilft es sich zweier, sehr rudimentärer Regeln. Die erste lautet: Wenn früher einmal aus der Situation A das Geschehen B folgte, so wird es auch diesmal so sein. Die zweite lautet: Frische Erinnerungen werden eher für das mentale Modell herangezogen als vergangene, auch wenn sie nicht zur aktuellen Situation passen.

Die Autoren legen uns deshalb Folgendes nahe: «Versuche Dein derzeitiges Modell der Umwelt nicht mit neuen Daten zu untermauern, sondern im Gegenteil, suche nach Daten, die es widerlegen! Stelle also Entscheidungen immer wieder zur Diskussion.» Zudem müssen «kritische Informationen also immer wieder neu vorne «abgeheftet» werden, um eine optimale Entscheidungsfindung zu gewährleisten».

Menschlicher Irrtum

Irren ist menschlich, und wir sind Menschen. So wie sich das Versagen eines Bauteils auf einen Fehler in der Konstruktion, auf ungenügende Wartung oder auf Überbelastung zurückverfolgen lässt, so lässt sich auch eine menschliche Fehlhandlung meist auf ihre Ursachen zurückführen. Es sei wichtig, «den Fehler nicht als Endprodukt vieler Zufälle zu akzeptieren», so die Autoren. Darum sei es wichtig, sich mit der Systematik menschlicher Fehler zu beschäftigen. Im besten Fall soll eine Arbeitsumgebung geschaffen werden, die fehlertolerant ist, worin auftretende, fehlerträchtige Situationen frühzeitig erkannt werden.

Bei der Betrachtung der Schnittstellen am Arbeitsplatz Cockpit steht der Mensch mit seinen Fähigkeiten und Limitationen natürlich im Zentrum. Seine Leistungsfähigkeit wird direkt durch seine persönlichen Verhältnisse, die psychische und physische Verfassung beeinflusst. Er ist im ständigen Kontakt mit anderen Menschen: Kollegen an Bord, Lotsen, Technikern und so weiter, die alle auch mit ihrer eigenen Umgebung interagieren. Dann sitzt er im Cockpit und arbeitet mit der Hardware «Flugzeug», muss sich dabei an Richtlinien und Verfahren halten und sich in einem dynamischen Umfeld behaupten – ein Umfeld, das die Arbeit, sei es mit meteorologischen oder betrieblichen Erschwernissen, sehr anspruchsvoll macht.

Der Mensch ist dabei einem dauernden Informationsfluss ausgesetzt, der aufgenommen, gefiltert und ausgewertet werden muss. Da geschehen Schnitzer bei der Informationsverarbeitung: etwas wird vergessen oder falsch erinnert. Es unterlaufen uns Fehler bei der Ausführung einer Handlung, sogenannte Slips: wir machen Verwechslungen, Auslassungen oder Fehlbedienungen, weil wir ein falsches Verhaltensmuster aus dem Langzeitgedächtnis abrufen oder das eigentlich richtige zur falschen Zeit präsent haben. In der Planungsphase einer Handlung können wir Mistakes machen, weil wir falsche Planungsdaten haben oder daraus die falschen

«Firmen, die wachsen wie die Swiss, werden ihr Sicherheitsniveau tunlichst ständig erhöhen.»

Schlussfolgerungen ziehen. Und zu guter Letzt begehen wir Violations, indem wir zum Beispiel ein Verfahren aus lauter Routine abkürzen oder gut gemeint optimieren.

Vom Fehler zum Unfall

Die Autoren betonen, dass es meistens nicht ein einzelner Fehler ist, der zum Unfall führt. Mit dem Bild «Der erste Schneefall legt den Grundstein für die spätere Lawine» verdeutlichen sie, dass der Fehlerprozess auf der ganzen Breite der organisatorischen Ebene beginnt. Dazu zählen sie unter anderem auf: gesetzliche Bestimmungen wie FDRs, Bauvorschriften und kulturelle Bauphilosophien bei den Flugzeugherstellern oder organisatorische Strukturen bei den Herstellern und Fluggesellschaften.

Eine Ereigniskette kann unter Umständen durch die gestellte fliegerische Aufgabe, den Einsatzplan, das Arbeitsumfeld oder andere Faktoren weiter so an Moment gewinnen, dass es für den Piloten als «last line of defence» schwierig wird, sie zu durchbrechen und den Unfall zu vermeiden.

Wie ungünstig sich das Umfeld auswirken kann, zeigt eine Studie aus dem Jahr 1988 (Williams). Sie belegt zum Beispiel, dass die Fehlerwahrscheinlichkeit unter Zeitdruck um den Faktor 11 steigt. Wir sollten uns dessen bewusst sein, wenn wir einen TOI-Eintrag lesen, der uns darauf aufmerksam macht, dass der vorliegende Flug zeitkritisch sei, oder wenn wir kurzfristig «umgeplant» werden.

Schon im normalen Tagesgeschäft muss der Pilot neben seiner eigentlichen Arbeit genug Probleme ausbügeln, die an den vielen der beschriebenen Schnittstellen auftreten. Die Anstrengungen der Organisationen müssten eigentlich dahin gehen, dem Piloten ein Arbeitsumfeld zu schaffen, das ihm ein weitgehend fehlerfreies Arbeiten ermöglicht.

«Es mögen zwar 75 Prozent aller Unfälle in der Luftfahrt auf die eine oder andere Weise durch Piloten verursacht sein. Statistisch nicht erfassen lässt sich aber, wie viele Unfälle durch eben diesen Piloten verhindert wurden», ist die klare Aussage der Autoren. Wir sind die «last line of defence». •

Fragen am Rande

Die Swiss hat einen 25-prozentigen Wachstumsschub hinter sich. Nun steht sie vor einer weiteren, 20-prozentigen Wachstumsphase. Fluggesellschaften, die wachsen, benötigen ein stetig wachsendes Sicherheitsniveau.

- Passt es ins Bild, dass die Swiss die Ausbildung ihrer Piloten jetzt in andere Hände übergibt?
- Passt es ins Bild, dass die Swiss jetzt damit beginnt, ihre Piloten weniger regelmässig zu überprüfen?
- Passt es ins Bild, dass sich die Swiss-Piloten das Wissen über Flugzeuge mit neuer Technik und geänderten Systemlayouts in ihrer spärlichen Freizeit aneignen müssen?

Experten fordern, dass ein Pilot in einer Umgebung arbeiten kann, «die nicht von vorneherein seine Flexibilität fordert, sondern in der er entspannt und konzentriert arbeiten und im Notfall seine Reserven einbringen kann».

- Passt es ins Bild, dass Swiss-Piloten während eines Flugs mit Änderungen des Dienstplans konfrontiert werden, die nicht nur ihre Arbeitszeit, sondern auch ihre Freizeit betreffen?
- Passt es ins Bild, dass sich Swiss-Piloten während eines Flugs mit der Planung eines gänzlich neuen Einsatzes beschäftigen sollen?

Über 85 Prozent der Piloten, die frei hatten, versammelten sich am 26. November 2010. Bei der Forderung nach mehr Erholung, nach Gewährung der ihnen zustehenden Ferien und stabilen Einsätzen setzten sie damit ein Zeichen der Solidarität.

- Passt es ins Bild, dass die Flottenchefs in ihrem Jahresrückblick dem Thema Arbeitsbedingungen nicht einmal fünf Prozent ihrer Ausführungen gewidmet haben?

Jürg Ledermann



**Ein Prozent unseres Umsatzes fliesst an
die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.**

www.Swissair-kinderhilfe.ch

www.wings-lounge.ch

Mitten im Geschehen

Es ist das Herz der täglichen Flugoperation am Flughafen Zürich. Einige erhalten im Zuge des FATCAT-Kurses einen Einblick und erfahren aus erster Hand, was Tag für Tag am Flughafen Zürich geleistet wird, damit wir als Crew sicher und pünktlich in die Luft abheben können. Das Hub Control Center, ein aus vier Spezialisten bestehendes Kernteam, überwacht die Abläufe am Flughafen Zürich und greift bei Unregelmässigkeiten ein.

Text: Tobias Mattle

Das Hub Control Center wird am 1. März 2011 vier Jahre alt. Davor gab es seit dem Grounding keine direkte Einflussmöglichkeit der Swiss auf die Abläufe am Flughafen. Nach dem Niedergang der Swissair wurden einzelne Geschäftsbereiche der SAirGroup verkauft - unter anderem Swissport und GateGourmet. Um den Flughafenbetrieb seither aufrecht zu erhalten und die einzelnen Firmen zu koordinieren, hat der Flughafenbetreiber zusammen mit dem Handling Agent Swissport die Koordination all dieser Teilbereiche übernommen.

Mehr Einfluss gewinnen

In den ersten Jahren der Swiss war die Fluggesellschaft damit beschäftigt, ihr Überleben zu sichern. Ein verletztes Tier sucht Schutz und begnügt sich so lange mit dem Nötigsten, bis es wieder gesund ist. Genauso hat die Swiss mit aller Mühe versucht, Schutz zu finden. Zuerst bei der von British Airways geführten One-World Alliance, danach über die Lufthansa bei der Star Alliance. Die schnelle Gesundung der Swiss führte zu einem ebenso schnellen Wachstum in den Folgejahren. Es war wieder Kapazität vorhanden, um Projekte realisieren zu können, die den täglichen Flugbetrieb erleichtern und stützen.

Die Swiss musste sich in den Gründerjahren zu sehr um ihre eigenen Angelegenheiten kümmern. Obwohl sie weiterhin stärkster Kunde am Standort Zürich war, hatte sie keinen unmittelbaren Einfluss auf die Abläufe am Boden wie beispielsweise die Beladung, das Cleaning oder das Catering mehr.

Um effizienter zusammenarbeiten zu können, aber auch um die Dienstleister stärker zu überwachen, wurden das Hub Control Center gegründet und die Steuerungsaufgaben wieder in die Airline eingegliedert.

Ein Überblick

Kurz bevor die Sonne am Horizont verschwindet, werde ich von Martin Riederer, Head of Hub Control Zürich, unter der grossen Informationstafel im Terminal 1 begrüsst. Nachdem ein Besucherausweis ausgestellt ist, begleite ich ihn durch die Sicherheitsschleuse zu den Gates A. Durch eine Tür gelangen wir zum Airport Steering, das in den Räumlichkeiten direkt unter dem Tower gelegen ist. In diesen Gängen sind die Büros all jener Stellen, die den Flughafen in irgendeiner Form leiten und kontrollieren. Ganz am Ende des Ganges kommen wir in ein Grossraumbüro, in dem

geschäftiges Treiben herrscht. Auf beiden Seiten des Raums erlauben grosse Fenster den Blick auf den Tarmac. An der Wand beim Eingang prangt eine grosse Tafel mit den Logos aller in diesem Raum beherbergten Firmen. Swissport, ISS, Gate Gourmet oder Flughafen Zürich sind nur einige davon. Riederer erklärt in kurzen Worten, dass die Organisation am Flughafen Zürich beinahe einmalig sei. Die Lufthansa organisiert sich an ihren Hubs in München und Frankfurt ganz anders. Sie koordiniert den Ablauf an diesen Flughäfen für alle Lufthansa-Flüge beinahe eigenständig und ist somit nicht Kunde, sondern sozusagen selbstversorgend. «Die Swiss ist hier am Flughafen Kunde. Wir versuchen aber, die Koordination der Stellen effizienter zu machen und schlussendlich auch zum Vorteil der Swiss zu leiten», so Riederer.

Organisation

Das Hauptbüro des Airport Steering ist das oben erwähnte Grossraumbüro. Das Hub Control Center der Swiss ist in diesem Airport Steering eine Stelle, welche die Swiss am täglichen Geschehen des Flughafens vertritt. Vier Arbeitsplätze stehen am Hub Control Center zur Verfügung. Je eine Stelle koordiniert den Airbus 319/320, eine Stelle den Airbus 321/330 und 340, und eine Stelle ist für den ARJ, die Edelweiss und Wetlease-Flugzeuge zuständig. Der vierte und letzte Arbeitsplatz wird als zusätzlicher Support für die Mittagspitze genutzt.

Das Team besteht aus zwölf Mitarbeitenden. Um die sieben täglichen Schichten von morgens 5.15 Uhr bis zum letzten Swiss-Abflug zu besetzen, wird das Stammteam durch acht Kolleginnen aus dem NOC verstärkt. «Wir sind die Repräsentanten der Swiss und müssen ihre Interessen am Flughafen Zürich wahrnehmen. Oder anders ausgedrückt: Wir sind die First Line of Defence», erklärt Martin Riederer in kurzen Worten die Aufgabe des Hub Control Centers.

Alles unter einem Dach

Wie komplex ein Flughafen ist, wird mir an diesem späten Nachmittag im Airport Steering Zürich klar. An erster Stelle befindet sich die SIKO, die Sicherheitskontrolle am Flughafen Zürich, die über Freisprechanlage und Kameras alle Bereiche des Flughafens überwacht. Links neben dem Arbeitsplatz des Hub Controls sind zwei Arbeitsplätze, die sich zum einen um die Passagierbus-Disposition, zum anderen um den Grenzschutz kümmern. Der Grenzschutzwächter hat darüber die Aufsicht, ob an den verschiedenen Kontrollstellen

«Das Hub Control Center überwacht die pünktliche, kundenorientierte und kostengünstige Operation.»



An unzähligen Bildschirmen überwacht das Hub Control Center die Swiss-Flüge in Zürich.

genügend Grenzpolizisten vorhanden sind, und teilt die Mitarbeiter für die Ein- oder Ausreisekontrolle ein. Nur zwei Meter entfernt befindet sich das Flughafen-Management. Der Duty Airport Manager überwacht den Betrieb und ergreift bei Problemen beziehungsweise Störungen der Infrastruktur adäquate Massnahmen. Das Airport Resource Planning ist zuständig für das Standplatz-Management. Das ist besonders in Zürich eine fordernde Arbeit, da zu gewissen Tageszeiten die Standplätze beinahe vollständig belegt sind. Der letzte Arbeitsplatz beim Flughafen-Management ist der Airport Guide. Er kümmert sich um die Passagierbetreuung beziehungsweise um die Koordination all jener Mitarbeiter, die den Passagieren helfen und sie informieren. Auf der anderen Seite des Büros ist ein Mitarbeiter damit beschäftigt, die Pushback-Fahrzeuge den Flugzeugen zuzuweisen. Die ISS kümmert sich um den Crewbus sowie um das rechtzeitige und gründliche Cleaning aller Flugzeuge, während ein Angestellter von Gate Gourmet die Disposition des Caterings übernimmt. Zwei weitere Stellen, die Telefon-Info des Flughafens Zürich, an die Anrufer gelangen, wenn sie Informationen zum Flughafen Zürich benötigen, und die Lautsprecherstimme am Flughafen, die alle Announcements am Flughafen übernimmt, befinden sich etwas versteckt nahe dem Eingang.

Swissport

Etwas ausführlicher muss die Swissport erwähnt werden. Sie umfasst vier Stellen, die für den reibungslosen Betrieb am Flughafen enorm wichtig sind. Die Station Control überwacht das AIMS (Airport Information Management System), das wiederum direkt auf alle Anzeigetafeln am Flughafen umgeleitet wird und bei uns an den Computern im Briefing-Raum sowie kurz vor der Sicherheitskontrolle im Untergeschoss des OPC

angezeigt wird. Eine weitere Stelle nennt sich Briefing. Sie erfasst die ETAs (Expected Time of Arrival) aller Flüge und gibt sie an Flughäfen im Ausland weiter beziehungsweise erhält diese von anderen Flughäfen. Dies ist die Grundlage, um die Planung aller Stellen garantieren zu können. Das Swissport Operations Center beschäftigt sich mit der Zuteilung des Gate-Personals, mit der Annullierung von Flügen und mit Umbuchungen. So entscheidet zwar die Swiss, ob Passagiere auf andere Flüge umgebucht werden sollen oder ob eine Hotelübernachtung bezahlt wird, die Ausführung dieser Umbuchung auf andere Flüge übernimmt jedoch das Personal von Swissport. Die operative Leitung von Swissport hat der SOM, der Swissport Operation Manager, der bei Unregelmässigkeiten im Flugbetrieb gemeinsam mit dem Hub Control, dem Passenger Care Center

und dem Swiss Station Manager über das weitere Vorgehen entscheidet.

Die Aufgaben

Grundsätzlich muss das Hub Control die pünktliche, kundenorientierte und kostengünstige Operation der Swiss am Flughafen Zürich überwachen. Um dies zu gewährleisten, kann es bei den Abflugwellen und dem Handling der Flugzeuge Prioritäten setzen. Es tut dies, indem es über das Setzen einer ETD (Estimate Time of Departure) entscheidet, die Anschlüsse von Passagieren bearbeitet und gemeinsam mit der ISS MGT-Flüge (Minimum Ground Time) definiert und koordiniert. Als zentrale Aufgabe gilt es, die gefällten Entscheide zu überwachen und bei Problemen den Ursprung zu finden. Im Folgenden werden die drei wichtigsten Aufgaben und Verantwortungen des Hub Controls näher beschrieben.

IR-Codes

Wie der Captain an jeder Station bei einer Verspätungen einen Delay Code vergibt, so tut dies auch das Hub Control für die Station Zürich. Im Gegensatz zu der Auswahlmöglichkeit des Captains im OMC hat das Hub Control aber 144 mögliche Delay Codes. Dadurch kann der Ursprung der Verspätung viel präziser benannt werden. Am Anfang steht immer die Informationssuche. Und die sei oft nicht sehr einfach, wie Riederer sagt: «Mag es für die Flight Crew klar sein, dass das Catering viel zu lange gedauert hat, wird mir die verantwortliche Person mitteilen, dass die Beladungsmannschaft mit einem Container im Weg stand und das Catering-Fahrzeug nicht an das Flugzeug kam.» In solchen Fällen gilt es, die Sichtweise aller Beteiligten einzuholen und aufgrund dieser Aussagen einen möglichst klaren Delay Code einzugeben.

Wave 1	Terminal / Stand	OK	SHORT (OSS)	TRY	Negativ	
Schengen						
NS - S	Dock E -> A	40'	39' - 35'	39' - 35'	< 35	
	offen -> Dock A		39' - 30'	39' - 30'	< 30'	
	offen -> offen					
S - NS	Dock A -> E		39' - 30'	39' - 30'	< 30'	
	Dock A -> offen					
	offen <-> offen					
	offen -> E					
NS -> NS	Dock E <-> offen		30'	39' - 30'	39' - 30'	< 30'
	offen <-> offen			39' - 25'	39' - 30'	< 25'/30'
	Dock E <-> E		29' - 20'	29' - 20'	< 20'	
S - S	Dock A <-> Dock A	40'	39' - 20'		< 20'	
	offen <-> Dock A		39' - 25'		< 25'	
	offen <-> offen					

Die Connection Policy zeigt die Vorgehensweise bei knappen Anschlussflügen.

Delay Codes sind aber keine reine Schuldzuweisung. «Wir wollen durch die Delay Codes Schwachstellen aufdecken und ein Signal an den Dienstleister senden, damit dieser den Service möglichst effizient durchführen und verbessern kann», so Riederer. Durch ein Bonus-Malus-System kann es in Extremfällen so weit kommen, dass eine Dienstleistung aufgrund grosser Verspätung oder schlechter Qualität nicht oder nur teilweise bezahlt wird. Verständlich, dass die Angestellten dadurch emotional unter Druck stehen. «Es ist schon passiert, dass Angestellte verschiedener Dienstleister weinend zu uns kamen. Diese Personen haben einen hohen Leistungswillen und sind deshalb manchmal auch dementsprechend enttäuscht, wenn sie von der Flight Crew auf die Verspätung etwas harsch hingewiesen werden», erklärt Riederer und fügt an: «Auch wenn Verspätungen ärgerlich sind und die Flugzeugbesatzung unter grossem Druck steht, sollte man nie vergessen, dass auch das Bodenpersonal diesen Druck sehr stark spürt und leistungsorientiert arbeitet.»

Anschlusspassagiere

Ein Flug ist 30 Minuten zu spät in Paris abgeflogen und steckt nun im Holding über Zürich. Die Kabinenbesatzung wird von Anfragen der Passagiere bezüglich ihrer Anschlüsse überrannt und fragt im Cockpit nach, ob man die letzte Anschlussinformation bestellen kann. Doch wer entscheidet, ob das Anschlussflugzeug auf den Passagier wartet oder nicht? «Grundsätzlich entscheidet immer der Operator des Outbound-Fluges», definiert Riederer die Antwort. Hat ein Swiss-Flug Verspätung und bringt einen Passagier, der auf einen Iberia-Flug wechseln sollte, so kann das Hub Control logischerweise keinen Einfluss darauf nehmen, ob die Iberia auf diesen Passagier wartet.

Die Connection Policy auf Swiss-Flügen hingegen ist klar definiert und wird vom Hub Control durchgesetzt (vgl. Tabelle oben). Grundsätzlich gilt, dass auf Zero-Delay-Flügen der Flug nicht verspätet wird, um auf Anschlusspassagiere zu warten. Wenn der Anschluss-

passagier innerhalb von drei Stunden auf einen anderen Flug umgebucht werden kann, so wird der Anschlussflug ebenfalls nicht verspätet. Das Hub Control Center hat die Befugnis, auch Ausnahmen dieser Vorgaben durchzusetzen.

Estimated Time of Departure

Ein besonders heikles Thema ist das ETD-Management. Das Unverständnis im Cockpit ist manchmal gross. Unverständnis ist aber nicht selten verknüpft mit Unwissenheit. Dass dem Thema ETD grosse Bedeutung zukommt, bestätigt auch Riederer: «Kann eine ETD nicht eingehalten werden, sollte das

HCC kontaktiert werden, damit wir zeitgerecht ein neues ETD setzen können. Dadurch bleiben wir in Zürich im System erhalten und können eine grössere Verspätung verhindern.» Doch warum ist das ETD so wichtig?

Die ETD steht mit vielen Systemen in einer Beziehung. Ausgehend davon, dass wir am Flughafen Zürich stehen, hat es in erster Linie einen Einfluss auf das Departure and Arrival Traffic Management System (DARTS). Aus verschiedenen Faktoren, darunter der STD, errechnet dieses System eine Planned Take-off Time (PTOT) und daraus unter Berücksichtigung der Standard-Rollzeit vom Gate zur Startpiste eine Planned Off-block Time (POBT). Das System erwartet, dass wir zwei Minuten vor der publizierten STD/ETD die ATC nach der Departure Clearance anfragen. Tun wir dies nicht, errechnet das DARTS einmalig eine neue, um rund fünf Minuten verschobene

PTOT bzw. POBT. Bleibt die Anfrage nach der Clearance erneut aus, so wird der Flug aus der Abflugfrequenz genommen. Der Flug wurde im System zu einer Variablen, weshalb er in der Kapazitätsrechnung nicht mehr erhalten bleibt. Wird die Clearance zu spät angefragt, so wird der Flug am Ende der Sequenz eingeordnet und wird erst dann freigegeben, wenn plötzlich eine Stelle in der Abflugsequenz frei wird.

Weiter wird ein Slot einer STD angepasst. Kann die STD nicht eingehalten werden, so verfällt der Slot. Erst durch das Setzen einer ETD kann erneut ein Slot angefragt werden. Geht die Flight Crew davon aus, dass die geplante STD nicht eingehalten werden kann und dadurch der Slot verfällt, kann das Hub Control ein ETD setzen. Dadurch laufen wir jedoch Gefahr, einen deutlich schlechteren Slot zu erhalten. Es gilt also, alles daranzusetzen, die STD/ETD einzuhalten und keinen neuen Slot anzufordern. Gerade erst vor Kurzem ist es in Brüssel passiert, dass wir den ersten Slot zwar noch knapp erreicht hätten, wir durch das Setzen eines schlechteren ETD aufgrund einer Umbuchung von Passagieren aber einen um eine Stunde schlechteren Slot erhalten haben.



Das Airport Steering befindet sich über dem Gate A 46.

BENUKO

BENUKO steht für Benutzerkonzept und beschreibt die optimale Standplatzbewirtschaftung aller Swiss-Flüge am Flughafen. Es wird von der Flughafen AG durchgeführt und lässt sich durch drei Grundsätze beschreiben:

- Je grösser der Flieger, desto eher steht dieser an einem Fingerdock.
- Umsteigewege für die Passagiere sollen möglichst kurz gehalten werden.
- Die offenen Standplätze sollen möglichst nahe am Flughafen-Hauptgebäude liegen.

Alle Schengen-Flüge sollten deshalb am Dock A stehen. Die Non-Schengen-Flüge der Kurzstrecke werden bevorzugt an den offenen C-Standplätzen geparkt,

um zumindest den Weg des Passagierbusses zum Terminal möglichst kurz halten zu können. Die Langstreckenflüge werden am modernen Dock E abgefertigt. Da die Standplätze in Zürich sehr begrenzt sind, wird dieser Thematik eine hohe Priorität eingeräumt. Eine pünktliche Ankunftszeit ist deshalb nicht nur für die Passagiere wichtig, sondern auch für die Standplatzbewirtschaftung. Ist beispielsweise ein Langstreckenflugzeug deutlich zu früh, wird es teilweise bereits über dem Atlantik darüber informiert, ab wann der Standplatz im Dock E frei sein wird. So kann zum Beispiel die Geschwindigkeit reduziert werden, damit das Flugzeug nicht mit laufendem Triebwerk 20 Minuten auf einem De-Icing-Platz warten muss und dort unnötig Treibstoff verbrennt.

Langstreckenflugzeuge werden aufgrund ihrer längeren Bodenzeit in Zürich oft bei den Hangars geparkt, bis sie am Mittag wieder für den Abflug vorbereitet werden. Um die Kapazität des Flughafens zu steigern und um Standplatzkosten zu sparen, werden sie für eine Gebühr von 600 Franken zwischen den Positionen verschoben.

Prozesse standardisieren

«Wir würden sehr gerne noch mehr Verfahren standardisieren. Beispielsweise sehen wir beim Boarding noch viel Potenzial, um Zeit zu sparen», so Riederer. In 40 Minuten wird ein Turnaround in Zürich bewerkstelligt. Zwischen dem Anruf des M/C aus dem Fingerdock, dass die Crew für das Boarding bereit ist, und dem tatsächlichen Start des Boardings vergehen vier Minuten. «In Prozent ausgedrückt gehen uns dadurch zehn Prozent unserer Bodenzeit verloren. Für uns wäre ein automatischer Boarding-Prozess ideal», fügt Riederer an.

Das Prozess Manual des Flughafens Zürich ist voll mit standardisierten Prozessen und genauen Zeitplänen. Standardisierte Prozesse haben einige Vorteile anzubieten. Sie sind deutlich schneller und effizienter und dazu noch weniger fehleranfällig. Das Problem entsteht erst dann, wenn ein Zahnrad im System sich nicht richtig dreht und dadurch viele Prozesse ins Stocken geraten. «Solange alles läuft, kann durch standardisierte Prozesse viel Effizienz gewonnen werden», schliesst Riederer seine Führung durch das Airport Steering am Flughafen Zürich ab. ●

Eisige Kälte

Beinahe jedem erging es schon so, dass er in weiter Ferne auf Leute traf, mit denen er sich nicht verständigen konnte. Schnell fühlen wir uns dann verloren und wissen nicht genau weiter. Schwieriger wird es, wenn wir für über 200 Passagiere verantwortlich sind und bei Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt und ohne Einreisepapiere im Nirgendwo Nordsibiriens Hilfe organisieren müssen. Eine fiktive Geschichte darüber, was so alles passieren kann ...

Text: Tobias Mattle

Wir sitzen im Cockpit und lassen es uns bei einer Tasse heissen Kaffees gut gehen. Regelmässig führen wir unsere Fuel Checks durch und diskutieren über die neusten Revisionen unserer Handbücher und die wirtschaftlich solide Lage der Swiss. Nichts deutet hier über den Weiten Sibiriens darauf hin, dass der Öldruck der Engine 1 stetig sinkt.

Master Warning

Plötzlich werden wir aus der gewohnten Umgebung aufgeschreckt und mit schrillen Warntönen auf das technische Problem hingewiesen. Nach dem Einstieg über «Power, Performance» spricht nach der «Analyse» nichts dagegen, das ECAM abzuarbeiten und die vom Computer vorgegebene Checkliste in eine «Action» umzuwandeln. THR Lever Idle, Engine Master Off. Triebwerk Nummer 1 ist abgeschaltet. Aus der aktuellen Position und im Abgleich mit dem Operational Flight Plan ist ersichtlich, wo sich der nächste STOPS Alternate befindet. Als sich dann auch noch ein leichter Ölgeruch im Cockpit bemerkbar macht, ist klar, dass wir auf den nächstgelegenen Alternate ausweichen.

Sibirische Kälte

U000. Oder anders gesagt: Norilsk Alykel. Dieser Flughafen, im hohen Norden des mittelsibirischen Berglands gelegen, wird als unser Ausweichflugplatz ausgewählt, und wir beginnen mit der Anflugvorbereitung. Als wir bereits in der Nähe der Stadt Norilsk sind, wird die Sicht zunehmend schlechter. Ein unangenehmer Geruch macht sich in der Kabine breit, und der Dunst entpuppt sich als feine Abgaspartikel aus den Schornsteinen der MMC Norilsk Nickel-Betriebe. Als eines der weltweit grössten Nickelabbaugebiete wird die Region von diesem Metall stark geprägt.

Östlich des Flughafens erkenne ich die Silhouette der Stadt Norilsk. Wie ein Labyrinth ziehen sich die Plattenbauten um den Stadtkern und bieten den rund 150 000 Einwohnern einen Platz zum Leben. 80 Prozent der Arbeitnehmenden in dieser Stadt arbeiten beim oben genannten MMC Norilsk Nickel-Betrieb. Diese Firma zeichnet denn auch das Profil von Norilsk. Um die ganze Stadt reiht sich Schornstein an Schornstein, und der weisse

Rauch legt sich in der Umgebung auf den Boden und färbt ihn pechschwarz. Leicht verständlich, dass diese Stadt unter Stalin ursprünglich als Arbeitslager für Gefangene konzipiert war.

Runway 01

Der Flughafen bietet uns hingegen eine gute Anflugmöglichkeit. Die Piste ist mit 3430 Metern lang genug für unseren Airbus 340, und wir fliegen aus südlicher Richtung auf die Piste 01 an. Ursprünglich als Luftwaffenstützpunkt für sowjetische Bomber konzipiert, die über den Nordpol Ziele in Nordamerika angreifen sollten, verfügt der Flughafen mit einer ILS über eine gute Anflughilfe. Es ist kurz nach 13 Uhr Ortszeit. Doch die Tage nahe am Polarkreis sind kurz, und die Sonne steht schon tief. Auch die Feuerwehr am Flughafen ist mit Stufe 8 gut ausgerüstet. Wir benötigen mit dem Airbus 340 auf STOPS Alternates eine Rescue and Fire Fighting Category der Stufe 4 (siehe Kasten) und sind komfortabel gesichert. Obwohl die Piste nicht mehr den besten Eindruck hinterlässt, erfolgt die Landung problemlos.

Welcome to Russia

Da die anderen Triebwerke störungsfrei funktionieren und wir das Flugzeug ohne Probleme manövrieren können, entscheiden wir uns, bis auf das Vorfeld zu rollen. Da es nur einen Taxiway gibt, der uns zu unserem Standplatz führen kann, erübrigt sich die ansonsten eher umständliche Kommunikation mit dem Fluglotsen. Am Standplatz ordere ich über das Public Adress System: «Cabin Crew, yellow door selector disarmed.» Kurz darauf öffnet sich die vordere Tür, und die kalte sibirische Luft strömt in das Flugzeug. Nebst einem Ground Handling Agent wartet auch schon eine Horde



2007 übernahm ein modernes Terminal die Aufgaben des in die Jahre gekommenen Gebäudes im Hintergrund.



Die Stadt Norilsk ist aufgrund der hohen Verschmutzung für Touristen gesperrt.

Beamte auf uns. Bis jetzt haben wir uns strikt an die Vorgaben gehalten und das Flugzeug sicher auf dem Flughafen Norilsk Alykel gelandet. Was jetzt beginnt, steht so klar in keinem Buch.

Sprachbarriere

Die erste Anspannung hat sich gelöst. Wir sind gut und sicher wieder auf der Erde gelandet, und es besteht keine Gefahr mehr. Doch bereits mit dem Ground Handling Agent ist eine Kommunikation auf Englisch nur sehr schwer möglich. Nur einen Meter dahinter stehen Beamte. Wir deuten die aufgeregten Handbewegungen als ein Zeichen dafür, dass sie Informationen über die Passagiere und die Aufenthaltsdauer benötigen. Über das Flugzeughandy erreiche ich die ELS in Zürich, die uns mit allen Informationen bezüglich des Flughafens versorgen. Aufgrund der technischen Schwierigkeit wird schnell klar, dass ein Weiterflug Richtung Zürich in den nächsten Stunden nicht möglich sein wird. Die wichtigsten Aufgaben müssen nun von uns erledigt werden: Der Captain hat mittlerweile einen Passagier für die Übersetzung zu Hilfe genommen und bespricht mit dem Handling Agent die Möglichkeiten. Werden die Passagiere mit anderen Linienflugzeugen nach Moskau gebracht oder will man die Passagiere in einem Hotel unterbringen, bis das Flugzeug repariert ist? Können die Passagiere die Einreisebestimmungen überhaupt erfüllen? Sind genügend Hotelbetten frei, damit jeder Passagier ein Bett erhält? In welchem Zeitraum kann das Flugzeug wieder flugtüchtig gemacht werden? In enger Zusammenarbeit mit dem Handling Agent und der ELS in Zürich werden diese Fragen bearbeitet, während ich die Kreditkarte für Betankung bereitlege, versuche, dem Techniker den Defekt zu erklären, einen Operational Flight Plan vom Flight Dispatch ordere sowie einen Überblick über die Wettersituation der folgenden Tage erhalte.

Umbuchung

Aufgrund schwieriger Einreisebestimmungen – die Stadt Norilsk ist für Touristen gesperrt – entscheidet sich die ELS in Zürich für eine Umbuchung der Passagiere auf einen Inlandflug. Noch an diesem Tag geht ein Flugzeug der S7 Airlines nach Moskau sowie eines

der Fluggesellschaft Rossyia nach St. Petersburg. Dort können sie wiederum auf reguläre Flüge der Swiss gebucht werden und kommen so nach Zürich. Mehrere Techniker aus Zürich werden mit Reparaturmaterial zu uns nach Norilsk geflogen, um das defekte Flugzeug zu reparieren. «Spätestens morgen Nachmittag sollte das Flugzeug wieder startbereit sein», meint der Mitarbeiter der ELS am Telefon.

Während sich die Kabinencrew um das Wohl der Passagiere kümmert, versuche ich eine Unterkunft für die nächste Nacht zu organisieren. Die ELS in Zürich hat uns ein Sondervisum organisiert, das uns eine einmalige Übernachtung am Flughafen in Norilsk ermöglicht. Das Flughafenhotel verfügt über 32 Zimmer. Glücklicherweise seien noch über 20 Zimmer frei, sodass jedes der 13 Besatzungsmitglieder ein eigenes Zimmer erhält.

*«Was jetzt beginnt,
steht so klar in
keinem Buch.»*

Check-in

Die Passagiere sind mit dem Gepäck bereits auf dem Weg Richtung Westen, während wir uns noch immer um die Formalitäten kümmern. Es wird 19 Uhr, bis wir vorbei am Grenzschutz im Terminal des Flughafens direkt in die Hotelloobby gelangen. Es hätte schlimmer sein können. Der Flughafen wurde vor wenigen Jahren renoviert, und mit ihm wurde das Hotel auf einen modernen Stand gebracht. Ganz auf Geschäftskunden ausgerichtet, sind die Zimmer einfach, aber funktional eingerichtet. Man merkt, dass Norilsk wohl mehrheitlich von Geschäftspartnern der Norilsk Nickel-Betriebe aufgesucht wird. Das Einschlafen fällt nicht schwer. Seit einigen Stunden hat die arktische Nacht die Region wieder fest im Griff, und die Aufregung des Tages hat sich in eine wohlige Müdigkeit gewandelt.

Dasvidaniya

Um 9 Uhr klingelt der Wecker. Das Aufstehen fällt schwer, denn noch immer herrscht draussen die Dunkelheit. Das fade Frühstück lasse ich getrost aus. Es hat noch einige Sandwiches an Bord. Kurz vor 10 Uhr Lokalzeit trifft sich die Crew in der Hotelloobby. Am Flughafen sind bereits die Techniker am Werk und haben eine defekte Ölleitung identifiziert. «Eine relativ kleine Sache», wie uns der Mechaniker versichert. In rund drei Stunden seien wir abflugbereit. Diese Zeit überbrücken

wir im Flugzeug. Die APU läuft auf Hochtouren, denn es herrschen bei Sonnenaufgang -21 Grad. Inzwischen hat sich der Station Manager aus Moskau beim Ground Handling Agent hier in Norilsk gemeldet. Diese hilfreiche Stütze sorgt dafür, dass wir mit allen Flugunterlagen versorgt werden und die Flugplanung ohne Pro-

bleme verläuft. Knapp vor 14 Uhr heben wir mit dem Airbus 340 wieder ab. Die Sonne sendet ihre letzten Strahlen über den Horizont, bevor die Nacht Norilsk wieder hat. Ich bin froh, nicht länger in dieser trostlosen Landschaft bleiben zu müssen. •

Rescue and Fire Fighting Services (RFFS) beschreibt die von der ICAO erlassene Gesetzgebung, die besagt, dass alle Flughäfen weltweit über eine Feuerwehr verfügen müssen und diese nach bestimmten Kriterien kategorisiert wird. Die ICAO Regulations sind im Annex 14, Volume 1 - Aerodrome Design and Operation - zu finden. Laut diesen Regeln muss die Feuerwehr eines Flughafens innerhalb von drei Minuten am Flugzeug erscheinen können. Dies umfasst die Zeitspanne vom ersten Aufruf bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Feuerwehr mit der Löschaktion beginnen kann. Diese Anforderung gilt nur bei guten Wetterbedingungen. Infolgedessen müssen grosse Flughäfen mehrere Feuerwahrstationen am Flughafen verteilt haben. Die Flughafenfeuerwehr verfügt über weitergehendes Training im Umgang mit Löschmaterial, das zur Bekämpfung eines Flugzeugbrands benutzt wird. Die Kategorien beschreiben die zur Verfügung stehenden Mittel und die Fähigkeit, auch grosse Flugzeugbrände effizient bekämpfen zu können. Die Kategorie 1 umfasst ein Flugzeug kürzer als neun Metern, mit einem Rumpfdurchmesser von maximal zwei Metern. Die höchste Kategorie 10 gilt für Flugzeuge länger als 76 Meter mit einem Rumpfdurchmesser von nicht mehr als acht Metern. Als Vergleich hierzu die Abmessung der Antonov An-225: Sie hat eine Länge von 85 Metern, gegenüber einem maximalen Rumpfdurchmesser von 6,4 Metern. Sie wäre demnach in Kategorie 10 einzureihen.

Damit der Flughafen für die entsprechende Kategorie ausgerüstet werden kann, werden der jeweiligen Kategorie verschiedene Vorgaben bezüglich Feuerwahr-

rüstung zugeteilt. Hierzu gehörten die Totalmenge an Wasser, Menge an zusätzlichem Löschmittel, Feuerwahrfahrzeuge und Löschkapazität pro Minute. Für die Kategorie 1 braucht ein Flughafen ein Feuerwahrfahrzeug mit 230 Litern Wasser Totalkapazität, 45 Kilogramm zusätzlichem Löschmittel und einer Löschkapazität von 230 Litern pro Minute. Analog dazu die Kategorie 10: Es müssen drei Löschfahrzeuge mit einer Gesamtwassermenge von 32 300 Litern, 450 Kilogramm zusätzlichem Löschmittel und einer Löschkapazität von 11 200 Litern pro Minute zur Verfügung stehen.

Die meisten Feuerwehren auf grossen Flughäfen übertreffen diese Bestimmungen deutlich. Nicht selten gelten solche Einsatzstellen auch als zentrale Feuerwehr für die umliegende Region. Die Flughafenfeuerwehr Zürich heisst offiziell «Berufsfeuerwehr Nord». Sie ist für den Feuerschutz auf dem Flughafengelände verantwortlich, unterstützt nach Möglichkeit aber auch die umliegenden Gemeinden. Als Voraussetzung für die Operation mit dem Airbus 380 am Flughafen Zürich muss die Berufsfeuerwehr Nord die RFFS-Kategorie 10 abdecken. Fünf moderne Flugfeld-Löschfahrzeuge des Typs Z 8 haben eine gemeinsame Wasserkapazität von 62 500 Litern und können pro Minute gemeinsam 30 000 Liter abgeben. Jede Z 8 verfügt zudem über 1500 Liter Schaumextrakt, 500 Kilogramm Pulver und 270 Kilogramm CO₂. Damit deckt die Flughafenfeuerwehr Zürich, vereinfacht gesagt, mehr als die doppelte Kapazität der RFFS-Kategorie 10 ab. Ein weiteres Flugfeld-Löschfahrzeug des Typs Kronenburg, das bereits über 15 Jahre im Dienst ist, wird als Reservefahrzeug genutzt.



Inserieren in der **AEROPERS- «Rundschau»?**

Weitere Informationen:

www.aeropers.ch

Piloten-Nannies

VIPs oder Schwerverbrecher haben sie, Piloten neuerdings auch. Die Frage, warum Besatzungen einen «Escort» brauchen, ist nur in Form einer Glosse zu beantworten.

Text: Peter Tilly

Wenn der Schriftgrad in einem Dokument nach unten angepasst werden muss, damit alle wichtigen Vorgesetzten auf einer Linie unterschreiben können, ist die Nachricht von höchster Wichtigkeit. So geschehen am Abend vor Weihnachten. Zwei «Heads» und zwei «Postholder» teilten mir mit, dass es in Genf einen neuen Escort-Service gibt. Eine doch eher ungewöhnliche Nachricht an einem so heiligen Abend. Ein origineller Weihnachtsbonus für männliche Swiss-Angestellte oder gar ein Gutschein für eine klitzekleine Kadersünde (fest gebucht, no downgrade)? Meine Neugierde war geweckt!

Alles im Dienste der Safety

Doch oha, Lätz! Da gings um etwas sehr Ernstes. Mit Escort (nicht zwingend weiblich, jung, mit hohen Absätzen oder gertenschlank) wird in Zukunft in Genf das einzelne Crew Member zum Arbeitsgerät begleitet. Das nenne ich Service! Der Hintergrund ist – wie könnte es auch anders sein – der 11. September 2001. Die internationalen Verwaltungsangestellten (Zuverlässigkeitsüberprüfung?) zerbrachen sich die Köpfe und fragten sich, wie die Zivilluftfahrt besser geschützt werden kann. Dass da auch die Piloten ins Fadenkreuz kamen, lag auf der Hand. Die Damen an den Sicherheitsschleusen sind noch die einzigen weiblichen Wesen, vor denen wir uns ganz legal entblößen dürfen. Who cares? Wir haben uns daran gewöhnt, wir tragen es mit Fassung.

Sicherheit ist ein Prozess, der stetig hinterfragt werden muss. Das ist geschehen, und es gibt tatsächlich neue Erkenntnisse!

Piloten sind zuverlässig

Eine gute Nachricht voraus: Wenn Sie Inhaber eines gültigen Besatzungsausweises sind, gelten Sie als zuverlässig. Das findet nicht nur Ihr Arbeitgeber, sondern auch die Europäische Union. Wer die Europäische Union kennt, der weiss, dass solche Komplimente nicht leichtfertig ausgesprochen werden. Nach unzähligen Sitzungen, Kommissionssessen, Diplomatentreffen, Juristenstreitereien, politischen Wendemanövern, Stellungnahmen der Fachverbände, Anhörungen der Ausschüsse und Umformulierungen fand das Lob am 11. März 2008 den Weg in einen Gesetzestext. Selbstverständlich nicht ohne Bedingungen. Als zuverlässig gilt nur, wer die Zuverlässigkeitsprüfung bestanden hat. Doch dazu später.

Händchen haltende Nannies

Das in über 20 Amtssprachen übersetzte Gesetz bekam die Nummer 300/2008 und heisst im Amtsdeutsch «Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung 2320/2002». Angeber lesen es in Englisch, ich bevorzugte Deutsch.

Ganze 24 Artikel wurden formuliert, um die Sicherheit unseres Arbeitsumfelds zu verbessern. Ich lese da von Inspektionen, verbotenen Gegenständen und potenziell gefährlichen Fluggästen. Doch ich lese nichts von einem Escort-Service.

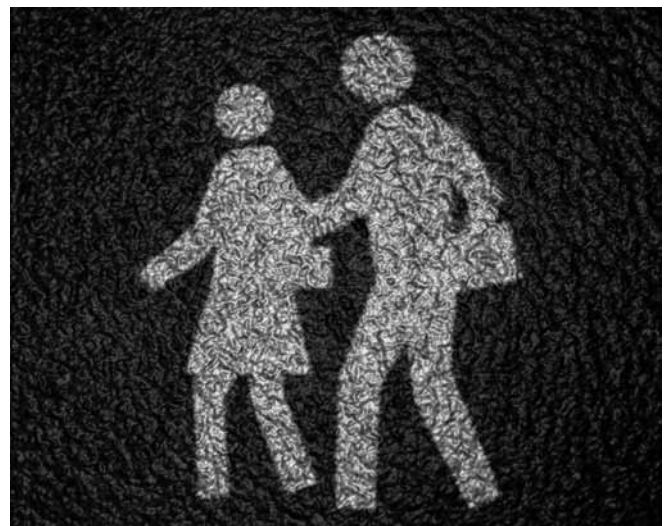
Von deren Wirkung sind die Flughafenverantwortlichen in Genf aber überzeugt. Es wird in Cointrin per sofort vorgeschrieben, dass Flugbesatzungen nicht ohne Händchen haltende Nanny zum Flugzeug gehen dürfen. Unbegleitet spazieren? Undenkbar! Genf kann eine konstante Überwachung der Strecke zwischen Ausgang und Flugzeug nicht garantieren. Ein unhaltbarer Zustand, viel zu gefährlich und extrem risikoreich! Darum werden Besatzungsmitglieder – Voraussetzung: eine bestandene Zuverlässigkeitsprüfung! – von einem Mitarbeiter des Flughafens – Voraussetzung: eine bestandene Zuverlässigkeitsprüfung! – an unser Arbeitsgerät begleitet. Ein Mini-Marsch der Zuverlässigen.

Lang leben die Zuverlässigen!

Lese ich als Nichtjurist aber die Nummer 300 aus dem Jahre 2008 genauer, finde ich die interessanten Details im Anhang. So meint der Gesetzestext (Anhang in Artikel 1.2): «Vor Ausstellung eines Flugbesatzungs- oder Flughafenausweises, der den ...» – und jetzt kommt's! – «... unbegleiteten(!) Zugang zu Sicherheitsbereichen ermöglicht, müssen die betroffenen Personen, einschliesslich der Flugbesatzungen, eine Zuverlässigkeitsprüfung durchlaufen haben.» Irgendein Unzuverlässiger will uns Zuverlässige hier zum Narren halten!

Übrigens, wer gegen dieses Gesetzeswerk verstösst, muss mit harten Sanktionen rechnen. Sanktionen müssen – so Artikel 21 – wirksam, verhältnismässig und abschreckend sein. Man darf die ersten zwei Punkte mit dem Leuchtstift hervorheben. Da bleibt mir nur ein Schmunzeln ... ●

«Humor ist der Knopf, der verhindert, dass uns der Kragen platzt.» (Joachim Ringelnatz)



«Luege, losä, laufä!»

Was macht eigentlich ... Peter Küng 1?

«Mechaniker gesucht! Keine Entlöhnung – Spass garantiert!», das versprach eine Anzeige in der «Aargauer Zeitung» vom 25. November 1997. Peter Küng 1, erst seit ein paar Monaten pensioniert, stachen diese Zeilen ins Auge. Ein grosses Abenteuer nahm seinen Anfang.

Interview: Peter Tilly

Es ist einer dieser Tage, an denen Piloten froh sind, wenn kein Flugdienst auf dem Programm steht. Seit den frühen Morgenstunden schneit es ununterbrochen, und die knapp 15 Zentimeter Neuschnee verwandeln die Strassen in Bobbahnen. Zum Glück gibt es den öffentlichen Verkehr, und zum Glück wohnt mein Interviewpartner nur ein paar Haltestellen von mir entfernt. Die Station Hammerguet kommt näher, Peter erwartet mich auf dem Perron. Der Puls steigt, ich bin etwas nervös, schliesslich treffe ich nicht jeden Tag auf einen Weltrekordhalter.

«Rundschau»: Gratuliere zum Weltrekord! Das druckfrische Diplom der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) ist vor wenigen Augenblicken mit der Post geliefert worden. In welcher Disziplin bist Du Weltrekordhalter?

Peter Küng: Ich halte seit Oktober 2010 den Geschwindigkeits-Weltrekord mit fliegendem Start über einen Kilometer in der Kategorie «Seitenwagen 750 ccm».

«RS»: Und was zeigte der Tacho bei der Rekordfahrt an?

P.K.: Die neue Rekordmarke liegt bei 226,750 km/h. Das ist keine Höchstgeschwindigkeit, sondern der Durchschnitt aus mehreren Läufen. So ein Weltrekordversuch ist durch die FIM strengstens geregelt. Das sind Vorschriften wie in der Fliegerei!

«RS»: Du bist im Januar 70 Jahre alt geworden. Ist das nicht ein bisschen spät für eine Motorsport-Karriere?

P.K.: Ich bin kein Rennfahrer und bestreite auch keine Rennen. Der Weltrekordversuch war eine einmalige Angelegenheit. An diesem Tag ging es nicht primär um mich, sondern um andere Fahrer. Ich war der Organisator des Anlasses.

Dass ich mich auch auf eine Maschine setzte, war vorher geplant. Ich bin seit 2007 Inhaber einer Rennlizenz. Der Weltrekordversuch findet auf einer geraden Strecke statt, und man befindet sich alleine auf der Strecke. Das Risiko war minim.

«RS»: Mit fast 230 Sachen ein paar Zentimeter über den Asphalt zu schweben, ist nicht jedermanns Sache. Hast Du keine Angst gehabt?

P.K.: Angst nicht, Respekt schon. Ich weiss nicht, ob ich während der knapp 16 Sekunden der Weltrekordfahrt einmal geatmet habe.



Peter auf Weltrekordkurs.

«RS»: Und wie steht Deine Frau dazu?

P.K.: Sie hat sich mit mir gefreut und ist auch stolz auf den Rekord. Doch als ich mich einmal als Beifahrer betätigte, hörte das Verständnis bei ihr auf.

«RS»: Wie bist Du eigentlich zum Seitenwagensport gekommen?

P.K.: Ein Flair für Motoren und Maschinen hatte ich schon immer. Eigentlich hatte ich geplant, nach der Pensionierung bei der Swissair Oldtimer zu restaurieren. Fünf Stück in unterschiedlichem Zustand standen in meiner Garage. Am 25. November 1997 sah ich in der «Aargauer Zeitung» dieses kleine Inserat, in dem ein Seitenwagenteam einen Mechaniker suchte. Ohne Entlohnung, aber mit Spassgarantie. Ich meldete mich als Einziger, bekam den Job und war fortan Mechaniker des «Teams Schröder».

«RS»: Wie stark war Dein zeitliches Engagement?

P.K.: Peter Schröder fuhr ab 1997 Weltmeisterschaftsläufe. Es wurde ein entsprechender Aufwand betrieben. Die Rennen fanden in Europa, aber auch in Übersee statt. Gerne erinnere ich mich an die Rennen in Kyalami und in Australien.

«RS»: Was waren Deine Aufgaben im Team?

P.K.: Ich begann als normaler Mechaniker. Schnell hat sich aber gezeigt, dass ich beim Einstellen und Tunen der Motoren ein geschicktes Händchen hatte. Damals fuhr man mit Zweitaktmotoren, und diese waren schwierig einzustellen und äusserst anfällig.

«RS»: Tunen – oder «Frisieren», wie man früher sagte – ist aufwendig, teuer und braucht ein unheimliches Know-how. Überfordert das nicht die finanziellen Möglichkeiten eines kleinen Teams?

P.K.: Ja, dem ist so. Zum Glück hat aber ein Umdenken stattgefunden. Waren die Seitenwagen-Motorräder früher alles Unikate, deren Motoren aus kleinen, hochspezialisierten Firmen stammten, ist das heute viel stärker reglementiert. Aktuell dürfen nur Serienmotoren eingebaut werden, also solche, die in handelsübli-



Peter Küng: Als gelernter Maschinen- und Automechaniker begann er in den 60er Jahren das Studium am Technikum Biel in der Abteilung Automobiltechnik. Parallel dazu beendete er die Ausbildung zum Militärpiloten und flog in der Staffel 19 den Venom (DH-112). In den späten 60er Jahren brauchte die Swissair Piloten für ihre Expansion. Peter folgte dem Ruf der Linienfliegerei, brach sein Studium nach bestandem Vordiplom ab und trat 1968 in die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) ein. Es folgten sechs Copiloten-Jahre auf der CV-440, der DC-9 und der DC-8. Als Captain flog Peter DC-9, DC-8, A310 und zum Schluss den Jumbo (B-747). Im Jahre 1996 wurde Peter pensioniert, liess seine Pilotenlizenz verfallen und wendete sich seinen Hobbys zu.

chen Motorrädern verwendet werden. Veränderungen oder Leistungssteigerungen sind kaum mehr erlaubt. Einzig bei der Einstellung der Elektronik und der Ventilsteuerung werden den Mechanikern noch ein paar Freiheiten gewährt. Das alles senkt die Kosten enorm.

«RS»: Was haben die Motoren für Leistungsdaten?

P.K.: Das sind 1000-Kubikzentimeter-Motoren mit ungefähr 180 PS. Das Seitenwagengespann wiegt leer 220 Kilogramm. Ein beeindruckendes Leistungsge-
wicht.

«RS»: Du bist bei verschiedenen Teams als Tuner und Mechaniker aufgeführt. Was sind Deine Hauptaufgaben, wenn am Motor so gut wie nichts mehr gemacht werden darf?

P.K.: Die Einstellung des Chassis ist umso wichtiger geworden. Das sind Arbeiten, die vor der Saison erledigt werden und ziemlich aufwendig sind.

«RS»: Du bist nicht nur Mechaniker, Tuner und Fahrer. Bei einem Frauenteam agierst Du als Team Manager. Wie genau bist Du in dieses Projekt involviert?

P.K.: Das ist eine lange Geschichte. Vor ein paar Jahren hatte ich die Gelegenheit, in England ein 750-Kubikzentimeter-Seitenwagenmotorrad zu kaufen. Da heute nur noch 1000-Kubikzentimeter-Motoren in den Einsatz kommen, war die Maschine auch relativ günstig. Zusammen mit meiner Beifahrerin Sophie Kirchhofer, mit der zusammen ich den Weltrekord erzielte, fuhr ich trainingshalber über Rennstrecken. Im letzten Jahr wurde die Idee eines Frauenteam geboren. Sophie Kirchhofer, die selber gerne mit einer Honda CBR 600RR über Rennstrecken braust, ist die Fahrerin, Anna Burkard ist die Sozia. Ich stelle dafür meinen Seitenwagen zur Verfügung. Das Frauenteam startet 2011 voraussichtlich in der Deutschen Meisterschaft (IDM Sidecars).

«RS»: Haben die zwei Damen mit der 750er-Maschine überhaupt eine Chance?

P.K.: Wir sind daran, einen grösseren Motor einzubauen. Die Spiesse sind dann gleich lang, die Männer müssen sich also warm anziehen!

«RS»: Bringt man für so ein Projekt noch genügend Sponsorengelder zusammen?

P.K.: Es wird schon schwieriger. Beziehungen sind sehr wichtig, und man muss dem Sponsor auch etwas bieten. Ein reines Frauenteam ist im Seitenwagen-Rennsport immer noch etwas Exotisches. Dank der Tatsache, dass mit Sophie eine ausgezeichnete Fahrerin und mit Anna die wohl erfolgreichste und erfahrenste Beifahrerin im Team sind, dürfen wir nächstes Jahr ansprechende Resultate erwarten.

«RS»: Und wie macht ihr vor der Saison auf euch aufmerksam?

P.K.: Mit einem Weltrekord!

«RS»: Dann war der Weltrekord eine Werbeaktion?

P.K.: Nein, natürlich nicht. Das war eine ernste und aufwendige Veranstaltung. Natürlich wurde ein Weltrekord angestrebt, um das mediale Interesse zu wecken, was uns auch gelungen ist. Sophia und Anna sind übri-

gens seit dem 7. Oktober 2010 Inhaberinnen von zwei Weltrekorden. Mehr zum Team erfahren Interessierte unter <http://www.pkm-racing.ch/>.

«RS»: Und wie sehen deine Zukunftspläne aus?

P.K.: Die nächste Saison werde ich das Damenteam als Team Manager begleiten. Weiter als über das Jahr 2011 hinaus möchte ich noch nicht planen. Aber vielleicht findet sich unter meinen jüngeren Kollegen ja ein motorsportbegeisterter Nachfolger?

«RS»: Was ist eigentlich mit den Oldtimern passiert, die Du vor der Pensionierung gekauft hast?

P.K.: Zeit für das Restaurieren fand ich nicht. Darum habe ich mich von den meisten Modellen getrennt.

«RS»: Das provoziert natürlich eine Anschlussfrage: Was stehen für Trouvaillen in Deiner Garage?

P.K.: Ich habe einen schön restaurierten MG TD, Jahrgang 1950, und einen Oldsmobile F-85 Cabriolet, Jahrgang 1963.

«RS»: Wenn ich deine Bücherwand betrachte, sehe ich nicht nur Bücher über den Rennsport, sondern auch viel Literatur über das Fliegenfischen. Ist das auch ein Hobby von Dir?

P.K.: Und wie! Früher reiste ich selten ohne meine mobile Fischerrute. Während der Rotationen besuchte

ich in den Freitagen die besten Fischgründe weltweit. Gerne erinnere ich mich an die Ausflüge zu den Hochplateaus in Sri Lanka oder zu den Fischgründen in Upstate New York.

«RS»: Hast du noch Kontakt zur Fliegerei?

P.K.: Nach der Pensionierung habe ich meine aviatischen Lizenzen verfallen lassen. Ich habe noch Kontakt zu einigen Kollegen aus meiner Zeit. Und dank der AEROPERS und der «Rundschau» bekomme ich noch mit, wo Euch der Schuh drückt. Alles verstehe ich allerdings nicht mehr. Sei es der neueste «Aviation Speak» oder der rüde Umgang mit dem fliegenden Personal.

«RS»: Wir auch nicht, das kann ich Dir versichern! Vielen Dank für das Gespräch!

Aus der Küche duftet es herrlich. Iris nimmt die selbst gemachte Quiche Lorraine aus dem Ofen und streut Basilikum über die Tomatensuppe. Peter entschwindet im Keller und kehrt Minuten später mit einem edlen Weisswein aus der Bordeaux-Region zurück. Nach so einem rasanten Interview knurrt der Magen kräftig. Die Suppe ist ein Traum, der Salat raffiniert gewürzt und die Quiche so lecker, dass ich mir das Rezept notieren muss. Bei der selbst zubereiteten Caramel-Crème musste ich zweimal zugreifen. Ein Lob an die Köchin und ein grosser Dank für die Gastfreundschaft! •

Adam und die Geige

Nach dem Buch das Singspiel und dann der Film. Die kreativen Ideen scheinen First Officer Andrea Semadeni nicht auszugehen. Mitte November hatte das von Andrea geschriebene Stück Weltpremiere in Chur.

Text: Peter Tilly

Am Anfang waren drei Lehrer, ein Grill und eine zündende Idee. Sechs Jahre später sitze ich im Brandissaal B12 in Chur und warte gespannt auf die Aufführung des Singspiels «Adam». Einer der drei Lehrer hat mich wenige Minuten zuvor im Foyer herzlich begrüsst. Er heisst Andrea Semadeni, fliegt bei der Swiss als First Officer und hat die literarische Vorlage für das Singspiel geschrieben (siehe Buchkritik in der «Rundschau» 2/09).

Drei Säulen

Der Saal füllt sich. Bis zur Aufführung bleibt noch etwas Zeit. Ich blättere im Programmheft und erfahre dabei viel über Adam. Adam ist nicht nur ein Buch und Singspiel, Adam ist ein künstlerisches und didaktisches Grossprojekt. Das Fundament bildet Semadenis Buch, das 2008 im Novum Verlag erschien. Mit dem Singspiel, das am 19. November 2010 Premiere hatte, wurde der



Der zufriedene Andrea nach der Vorstellung.

nächste Schritt realisiert. Um den künstlerischen Teil standesgemäss abzuschliessen, ist die Verfilmung der Geschichte geplant. Die drei Freunde Andrea Semadeni, Flurin Fetz und Urban Derungs wären keine richtigen Lehrer, hätten sie nicht noch ein didaktisches Element eingebaut. Ein Lehrmittel für Schulen, basierend auf dem Buch, steht kurz vor der Veröffentlichung.



Adam überzeugt Saba von seiner Geigenkunst.

Viel Arbeit

Das Programmheft gibt Einblick in die aufwendigen Vorbereitungen. Das Buch zu schreiben sei das eine, aber diese Geschichte auf die Bühne zu bringen etwas ganz anderes, meint Semadeni zu der Vorbereitung. Mehrmals musste das Libretto angepasst und die Geschichte umgeschrieben werden. Dabei den Plot des Buchs nicht allzu sehr zu verlassen sei ihm nicht immer leichtgefallen. Während Semadeni mit den Wörtern jonglierte, komponierte Urban Derungs den Klangteppich. Er teilte die Musik in drei Gruppen ein: in live gesungene und gespielte Musik, in Szenestücke, die er am Computer komponiert hat und in Soundcollagen, die bei ausgesuchten Szenen im Hintergrund gespielt werden. Derungs bezog sich beim Komponieren auf die 24. Caprice von Paganini. Manchmal seien die Bezüge sehr offensichtlich, doch oft handle es sich nur um Fragmente, die für ein Stück verantwortlich seien, schrieb der Komponist im Programmheft. Wort und Musik brachte der Dritte im Bunde auf die Bühne. Flurin Fetz stellte den Chor zusammen und übte mit den Sängerinnen und Sängern die Stücke ein. Er erzählt im Programmheft von den monatelangen Proben und lobt die Begeisterungsfähigkeit und Hingabe seiner jugendlichen Chormitglieder. David Flepp vervollständigte die Truppe und formte als Regisseur aus den Tönen und Worten Bilder.

Das Licht im Saal wird dunkel. Ich freue mich auf die Vorstellung mit den durchschnittlich 14-jährigen Schülerinnen und Schülern, unterstützt vom einem etwas älteren Chor.

Von «AC/DC» zu Paganini und zurück

Paganini himself, gespielt von Kurt Grünenfelder, betritt die Bühne und verzaubert eine Geige, die das

Leben von Adam verändern wird. Die Zuschauer erleben Adams Transformation hautnah. Vom Hardrocker zum Geiger, vom Revoluzzer zum Streber. Adams Freundin Saba ist betrübt, seine Eltern sind verunsichert, und die Freunde machen sich über den Junggeiger lustig. Auf Gregor Juon ist die Hauptrolle richtiggehend zugeschnitten. Die kleine Bühne im Brandissaal wird Schauplatz eines Geigenwunders, aber auch eines pubertären Beziehungsdramas. Immer wieder kommt der stimmungswaltige Chor dazwischen und steigert die Dramatik. Als Saba, gespielt von Luana Pizzolante, ihren Liebeskummer mit einem Solo kundtut, bleibt im Saal kein Auge trocken. Nach gut zwei Stunden fällt der Vorhang. Der Applaus will nicht verklingen, und die Zuschauer freuen sich über einen mehr als gelungenen Theaterabend.

Würste für Chur

Wie in anderen Theaterstädten, beginnen und enden die Vorstellungen auch in Chur im Foyer bei Alkohol und Canapés. Darsteller, Produzenten und Musiker wurden mit Lob überhäuft, und alle waren sich einig, dass sich der abendliche Ausflug ins Theater mehr als gelohnt hat. Es bleibt zu hoffen, dass dieses Singspiel zukünftig auch in anderen Orten zu sehen ist und den Churer Lehrern die Würste nicht ausgehen. Grillabende, die solche Ideen hervorbringen, muss es mehr geben!

So macht Theater Spass – Kompliment, Andrea! •

Weitere Informationen zum ganzen Projekt unter <http://www.adam-projekt.ch/>

Der heimtückische Flugbon

Dr. Lorenz Stäger, Altphilologe und Autor, schreibt in loser Folge auch für die «Rundschau». Er holt hier eine schöne Geschichte für uns aus dem Swissair-Archiv. Wir schreiben das Jahr 1936. Lesen Sie von Direktor Walter Mittelholzer als Eheberater.

Text: Dr. Lorenz Stäger

75 Jahre sind es her. «Les fameux avions DOUGLAS sont en service sur les grandes lignes internationales de la SWISSAIR.» So wirbt der Swissair-Flugplan von 1936. Die hochmoderne DC-2 mit Platz für 14 Passagiere war imstande, mit nur einem der beiden 700 PS starken Motoren zu starten und zu steigen. Und ausserdem: «Latest wireless devices and automatic pilot. The cabins are heated, excellently ventilated and soundproof.» Deshalb waren «Ermüdungserscheinungen bei den Fluggästen auf einem rund dreistündigen Flug in einer sehr bequemen Kabine, betreut von einer Stewardess, die auch Erfrischungen verabreichte, kaum noch zu befürchten» (E. Tilgenkamp, Schweizer Luftfahrt). Eine Pioniertat war, dass seit dem 15. Dezember 1935 ganzjährig geflogen wurde. Wintersportler aus London brauchten weniger als fünf Stunden von der Victoria-Station bis zum Zürcher Hauptbahnhof. Dort stiegen sie in den Zug um und erreichten St. Moritz rechtzeitig vor dem Dinner.

London—Zürich war die Parastrecke: 700 Kilometer ohne Zwischenlandung und erst noch «im planmässigen Verkehr über das Meer». Manchmal waren drei der vier DC-2 am selben Tag nach London unterwegs, während die langsameren Maschinen der Imperial Airways fast leer waren (C. Riess, Swissair). Laut Riess war der lukrative Direktflug eine Folge der Weigerung Frankreichs, der Swiss-air für die Etappe Paris—London kommerzielle Rechte zu erteilen! Die «grossen internationalen Linien» der Swissair führten übrigens nach Paris, London, Berlin und Wien.

In diesem fliegerischen Umfeld erhielt Walter Mittelholzer, damals zusammen mit Balz Zimmermann einer der beiden Direktoren der Swissair, einen heute beinahe rührend anmutenden Brief. Stoff für eine Doku-Soap.

Es war einmal ein gut betuchter Kunde. Der liebte ein Fräulein. Pech war, dass er noch verheiratet war, dies aber der Verehrten verschwiegen hatte. Um ihre Zuneigung zu gewinnen, hatte der Kunde «zu verschiedenen Malen im Reisebureau der Swissair Flugscheine gelöst, die als Geschenk an das nur schwer zu erobernde Fräulein bestimmt waren», Mit ungeahnten und unerwünschten Folgen.

«Mein lieber Herr Mittelholzer», schrieb der Kunde, «das Reisebüro der Swissair hat mir einen finanziell

sehr grossen Schaden zugefügt durch indiskrete Auskunftserteilung. Ich durfte vermuten, dass die Namensangabe Sache der Fluggesellschaft bleibe; heute stehe ich vor der sehr unliebsamen Tatsache, dass durch Ausplaudern einer Angestellten (wahrscheinlich war es Frl. ...) vor Gericht als einziges Beispiel dieser Art ein ehewidriges Verhalten meiner Person nachgewiesen werden kann. Das kostet mich eine hübsche Stange Geld, und das betreffende Fräulein, eine sehr nette, in jeder Beziehung korrekte junge Dame hat dadurch grosse Ungelegenheiten bekommen; denn sie wusste damals nicht, dass ich noch verheiratet war. Das indiskrete Auskunfterteilen des Reisebüros hat mir nun auch gründlich alle Zukunftspläne erschwert und die glückliche Wahl überhaupt in Frage gestellt.»

Direktor Mittelholzer antwortete persönlich: «Ihr Schreiben vom 21. ds. hat mich insoweit sehr betrübt, als Sie glauben, dass durch eine Indiskretion von unserem Reisebüro in begreiflicher Weise eine nicht angenehme Situation entstanden ist. Fräulein ... ist aus unseren Diensten entlassen, sie hat unterdessen geheiratet, sodass ich sie deswegen nicht mehr zur Rechenschaft ziehen kann. Wenn sie ausserhalb des Büros geplappert hat, so ist sie allein dafür verantwortlich.

Es könnte aber auch der Fall sein, dass Ihre Frau telefonisch angefragt hat, ob für die und die Person von Ihnen ein Flugbon gekauft worden sei, und dann hat unsere Angestellte natürlich ohne weiteres diese Frage bejahen müssen.»

Köstlich dann die Schlussätze: «Auf keinen Fall wird aber ein Gericht eine Scheidung einleiten nur deshalb, weil Sie einer Dame einen Flugbon geschenkt haben. Dazu braucht es heutzutage viel, viel mehr! So leicht wird einem das Scheiden nicht gemacht, für uns Männer vielleicht ein bisschen betrübend. Im übrigen hat unser gesamtes Personal Weisung, in solchen Fällen absolut diskret zu sein.»

Wie die Geschichte ausgegangen ist, wissen wir nicht. Auch nicht, wie teuer den betreffenden Herrn die Sache zu stehen gekommen ist. Immerhin können wir im Flugplan von 1936 lesen, was einst die Flugscheine gekostet haben: Ein Retourflug nach Paris 126 Franken, nach Wien 210.60 Franken oder nach London 238 Franken. Dies entsprach damals etwa dem Monatslohn eines Lehrers. Selbst wenn das nur schwer zu erobernde Fräulein nicht erobert wurde, war es wenigstens fürstlich beschenkt worden. ●



Vom Kampf gegen allerlei Mühlen

Don Quijote, der Ritter von der traurigen Gestalt, im Kampf gegen die Windmühle: Das hat man schon oft gehört, darüber hat man schon einiges gelesen. Eine aktuelle Neufassung des klassischen Epos würde heute wohl heissen: «*Der Pilot, der Ritter mit dem traurigen Gehalt, im Kampf gegen die Pfeffermühle*». Angefangen hat die Geschichte im letzten Dezember, als ungefragt und unbestellt eine grosse weisse Schachtel ins Haus geschneit kam, die, nach eingehender Prüfung und zwölfstündiger Cooldown-Periode (Thema: Paketbombe!), vorsichtig geöffnet wurde. Offenbar kam sie aus dem Morgenland, enthielt sie doch Gewürze – zwar nicht gerade Weihrauch und Myrrhe, aber immerhin Salz und Pfeffer – sowie einen keulenartigen Gegenstand und sechs Batterien. Das seltsame Gerät, das sich laut Betriebsanbuch als Designpfeffermühle entpuppte, trotzte vorerst sämtlichen Versuchen der Inbetriebnahme, weil zuerst irrtümlich der Pfeffer ins Batteriefach eingefüllt wurde und die Batterien einfach nicht ins Pfefferbehältnis passen wollten, was leider dann beim leicht erzwungenen Zusammensetzen das fragile Gewinde wiederum etwas in Mitleidenschaft zog; mithilfe einer rechten Rohrzanze konnte aber der Kampf mit der Pfeffermühle zu einem erfolgreichen Ende geführt werden. So schön weiss schimmerte sie jetzt zwar nicht mehr. Aber sie raspelte und mahlte, dass es eine Freude war. Und hörte nicht mehr auf damit, auch als sie schon im Schrank versorgt war. Die verbaute chinesische Kreiselplattform vermag offensichtlich den Ansprüchen der gepfefferten Konstruktion nicht gänzlich zu genügen.

Der Beschenkte fragte sich spätestens jetzt, wieso er eigentlich als ziemlich gesunder, im Vollbesitz aller nötigen Gliedmassen stehender Angestellter von seinem Arbeitgeber eine Pfeffermühle kriegt, die einen Elektromotor und eine integrierte Halogenbeleuchtung aufweist, wie sie beide nicht einmal an seinem durchaus luxuriös ausgestatteten Fahrrad vorkommen. Für einen Einarmigen oder Farbenblinden würde eine solcherart motorisierte und leuchtende Mühle noch durchaus Sinn machen und wohl auch von der SUVA übernommen werden; aber für einen Mann im besten Alter mit vollfunktionierendem Bewegungsapparat und einer durch den jahrzehntelangen Gebrauch von mechanisch-analogen Pfeffermühlen geschulten Feinmotorik stellte sie im ersten Moment eher eine Beleidigung denn eine Bereicherung dar. Bei näherer Betrachtung und nach längerer Überlegung dürfte es sich aber beim Geschenk um eine langfristige Investition in die strapazierte Pilotenschaft handeln, welche im Extremfall bis zu vierzig Jahre lang bis zu achtundneunzig Mal täglich (Annahme: Kurzstrecke, zwei Wochen Ferien jährlich; bei mittelfeiner Steuerführung) am Sidestick hantieren muss, was aufgerechnet rund einer Million Bewegungen aus dem Handgelenk entspricht. Um zu gewährleisten, dass der Pilot auch mit sechzig noch einigermaßen am Storzen ziehen kann, trotz etwaigem Tennisarm, Golferellbogen oder Airbushandgelenk, wollte das *Dept. Health Management and eHealing* auf Anraten führender Orthopäden die geschlauchten Piloten vom Gebrauch ihrer Handgelenke wenigstens in der Freizeit etwas entlasten. Eben mit einer automatischen Pfeffermühle. Und die zusätzliche Integralbeleuchtung dient bei einem eventuellen romantischen Stelldichein im schummrigen Kerzenlicht der präzisen Bepfefferung des Bratguts, weil man in solch heiklen Momenten ja ungern zugeben will, dass Seh- und andere Kräfte langsam, aber sicher am Schwinden sind.



Ein sinnvolles Geschenk, kann man da nur sagen, nicht nur für den frohlockenden Importeur. Man dankt dem edlen Spender. Das zweite, nicht minder grosszügige Geschenk kam an Weihnachten selber, als Brief: Eine fast lebenslängliche Arbeitsgarantie, oder zumindest eine Arbeitsverlängerung bis ins hohe Alter und/oder bis zum Ableben, «*whichever will be earlier*». Diesem Versprechen fiel dann leider der für Januar vom Verband in Aussicht gestellte Grossanlass auf dem Hoch Ybrig zum Opfer, der «*Skitag der Zuverlässigen*». Bei der gegenwärtigen Schneelage gewiss ein weiser Entscheid.

Dass Arbeit bis ins höchste Alter trotz vieler gegenteiliger Ansichten nicht unbedingt krank und senil macht oder gar zwingend letal ist, beweisen immer wieder nicht nur Kollegen, die sich bis ins fortgeschrittene Greisenstadium bei irgendwelchen Fremd-Airlines verdingen, sondern auch diverse Exponenten aus Politik und Wirtschaft, welche nach ihrer Aktivzeit stets neue Herausforderungen suchen, um der drohenden Demenz ein Schnippchen zu schlagen. Nicht selten suchen diese (meistens) Männer sogenannte *Challenges* auch in Sparten, die ihnen vollkommen fremd sind, ja von denen sie überhaupt gar keine Ahnung haben, wohl um zu beweisen, dass eine gewisse Sachkenntnis bei der Ausübung eines Führungsjobs doch eher störend ist als nützlich. In diese Kategorie passen die Beispiele von zweien unserer Lieblingsrentner, nennen wir sie die beiden Moritzen, von denen der eine, ursprünglich eigentlich ein Mann der Kultur, später zum Förderer von Verkehr und Luftfahrt mutierte und jetzt folgerichtig als Pensionär (von franz. *penser*, «denken») noch Präsident der Eidgenössischen Luftfahrtsstiftung wurde, die sich bekanntlich in Deutschland für eine «*angemessene Berücksichtigung der Schweizer Interessen*» einsetzt. Und dabei höchst effizient ist. Und in Bälde aufgelöst wird. Der andere Moritz hingegen, ein Mann der Technik, sein Leben lang der Fliegerei in all ihren Facetten zugetan, vor einem Jahrzehnt gar noch als heroischer Retter der Schweizerischen Zivilluftfahrt gefeiert, dann aber reputationsmässig wieder etwas abgeflacht, wurde kürzlich Verleger! Verlegen war er zwar noch nie, hat aber sicher schon mal die eine oder andere Zeitung gelesen und zweifellos in Form von Ex-Bundesräten, Ex-Bankdirektoren und Ex-Aviatikjournalisten ganz ausgezeichnete Berater. Dem Vernehmen nach plant der Jungverleger, die bisher politisch ziemlich mäandrierende BaZ aufzuteilen in eine eher rechtskonservative Ausgabe (BaZR), dem geheimnisvollen Geldgeber zuliebe, und eine linksliberale Version (BaZL), etwas dünner, für das Basler Fussvolk. Dass sein Betrieb bereits blendend läuft, sieht man an den (für Schweizer Zeitungsverlage eher unüblichen) Firmenjets, auf denen freundlich *hello* steht. Merke: Man kann es als ehemaliger Pilot durchaus zu etwas Anständigem bringen, wenn auch erst mit fortgeschrittener Reife.

Obige Beispiele vermögen aufs Schönste zu illustrieren, wie sich Kultur und Technik im Idealfall synergetisch zu vermählen wissen. Ganz wie bei unserer elektromagnetischen Pfeffermühle, die, mal abgesehen von ihrem kochkulturellen Würzauftrag, jederzeit auch – Sturmgewehr im Keller hin oder her – dissuasiv als Wurfkeule mit integriertem Pfefferspray und brutalem Schockblendstrahler eingesetzt werden könnte.

pk2@bluemail.ch

Kantonsratswahlen 2011

Am 3. April 2011 finden im Kanton Zürich Kantonsrats- und Regierungsratswahlen statt. Es freut uns, dass bei diesen Wahlen auch drei aktive Piloten sowie ein pensioniertes Mitglied kandidieren. Der Zürcher Kantonsrat wird auch in den kommenden Jahren einige delikate Fragestellungen zur Flughafenpolitik zu lösen haben. Wir würden es daher umso mehr begrüßen, wenn Exponenten unserer Berufsgruppe im Parlament vertreten wären. Gerne stellt die «Rundschau» nachfolgend die vier Kandidaten aus der AEROPERS-Familie kurz vor. Die Kandidierenden und AEROPERS freuen sich über jede einzelne Stimme von euch und eurem Umfeld. Besten Dank!



Walter Staub
neu/FDP Bezirk Andelfingen, Liste 3

Jahrgang 1967, verheiratet, zwei Kinder, wohnhaft in Flaach (Zürcher Weinland)
www.walter-staub.fdp-zh.ch

Ich engagiere mich:

- als langjähriger Schulpräsident für eine in die Zukunft gerichtete Bildungslandschaft. Unsere Wirtschaft funktioniert nur mit dem soliden Fundament der Bildung;
- als Linienspilot für den Flughafen Zürich. Nur ein guter Wirtschaftsmotor mit Verbindungen und Kontakten ins Ausland unterstützt das heimische Gewerbe;
- als Politiker für eine politische Entscheidungsfindung mit Engagement und Mass. Leistung muss sich lohnen.



Peter Wild
neu/FDP Bezirk Dielsdorf, Liste 3

Jahrgang 1967, verheiratet, CMD A320, Dr. oec., Präsident der Verkehrskommission der FDP des Kantons Zürich, Mitglied nationale Verkehrskommission, Vizepräsident FDP Bezirk Dielsdorf, wohnhaft in Weiach.

Ich engagiere mich für:

- Verkehrspolitik: In den Verkehrskommissionen kämpfe ich primär für eine sachliche und realistische Luftfahrtpolitik. Die Flughäfen und die Luftfahrt im Allgemeinen unterliegen zu vielen (bürokratischen) Gepflogenheiten und engen deren Entwicklung zunehmend ein. Ferner engagiere ich mich für effiziente Lösungen im Individualverkehr sowie für attraktive und bezahlbare Angebote im öffentlichen Verkehr.
- Bildungspolitik: Als «ewiger» Student und aktiver Dozent liegt mir die Bildungspolitik am Herzen, denn sie ist ein wichtiger Erfolgsfaktor unseres Landes.
- Öffentliche Sicherheit: Die öffentliche Sicherheit hat sich verschlechtert und provoziert Unbehagen und Kosten. Diese soll mit einer konsequenteren Vollzugspraxis entschärft werden.
- EU-Beitritt: Nein, danke!



Kurt Weber

KR bisher/FDP Bezirk Affoltern, Liste 3/Gemeindepräsident

Jahrgang 1951, verheiratet, zwei erwachsene Kinder, wohnhaft in Ottenbach

Ich setze mich ein für:

- unseren Flughafen. Er ist der Motor einer erfolgreichen Wirtschaft. Er soll sich dabei engagieren für eine minimale Belastung der Bevölkerung in seiner unmittelbaren Umgebung, demgegenüber sollen ihm wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen zugestanden werden;
- sinnvolle Verkehrskonzepte mit umsetzbaren Lösungen. Bei allen Massnahmen soll primär der Mensch im Mittelpunkt stehen, nicht Sachzwänge oder einseitige naturschützerische Überlegungen;
- den Erhalt der Gemeindeautonomie. Gemeindefusionen sind nur dort erfolgreich, wo sie von der Bevölkerung getragen werden, oder dort nötig, wo die finanzielle Last der Unabhängigkeit zur Belastung für die Einwohnerschaft wird;
- den Erhalt von unbelasteten Naturlandschaften. Bauzonen sollen nur so weit erweitert werden, dass eine mässige Bevölkerungsentwicklung stattfinden kann. Schwergewichtig soll die innere Verdichtung in den Vordergrund gestellt und auch ermöglicht werden;
- ein bezahlbares, menschenwürdiges Gesundheitswesen. Trotz neuzeitlicher Spitalfinanzierung (DRG) soll die umfassende Betreuung des Hilfe beanspruchenden Menschen garantiert sein.



Stefan Miller

neu/FDP Bezirk Dietikon, Liste 3

Jahrgang 1962, verheiratet, drei Kinder, wohnhaft in Weiningen
www.stefan-miller.fdp-zh.ch

Als «Schlieremer Chind» (mit eigener Schallplatte) ist mir das Limmattal ans Herz gewachsen. Nach zehn Jahren Innerschweiz sind wir vor 18 Jahren mit unseren drei Kindern wieder ins Limmattal nach Weiningen gezogen. Piloten kennen das dicht besiedelte Tal bestens, denn es liegt genau unter dem Radial 255 KLO.

Zürich entwickelt sich entlang der Limmat, was mit vielen Vor- und Nachteilen verbunden ist. Die Baustellen sind zahlreich, die auftretenden Probleme auch. So wollen die SBB ihren Gateway für den Güterumschlag im Limmattal eröffnen, der Bund sträubt sich, die Überdachung des Südportals beim Gubrist in Angriff zu nehmen, und mein Sohn wurde Opfer der steigenden Jugendgewalt. Auch die Führung der geplanten Limmattalbahn ist höchst umstritten, und das Spital Limmattal verstrickt sich in den neuen Fallpauschalen. Ich will die Möglichkeit ergreifen, mich aktiv einzubringen und die Zukunft mitzugestalten: Wohnen, Arbeit und Freizeit sollen im Limmattal nebeneinander Platz haben; Gesellschaft und Wirtschaft müssen sich miteinander entwickeln; Eigenverantwortung und Einsatz sollen sich lohnen. Das sind liberale Schlagworte, die mir viel bedeuten – politisch, beruflich als auch privat. Nach einigen Jahren in der Rechnungsprüfungskommission (RPK) interessiert es mich, wie und ob im Kanton Zürich etwas bewegt werden kann. Dafür werde ich mich einsetzen.

Ich danke allen bereits jetzt für die Unterstützung.

On The Air ...

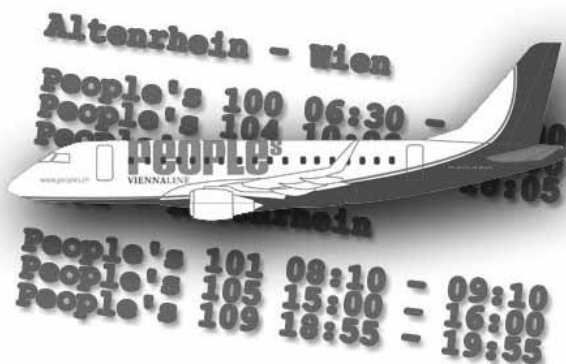
Text: Zbigniew Bankowski

LOCAL NEWS ...

In one of the most unusual exercises, the long-gone **Swissair** name has re-emerged, not on Airbus or Boeing jets but on Cirrus SR22s operated by a tiny air taxi start-up in Long Island, New York. The dormant brand was acquired in 2009 by Swiss International Air Lines. Privately owned Hopscotch Air, which operates one SR22 and plans to acquire three more in the next months, has licensed the trademark from Swiss. Its aircraft will carry the Swissair name on their tails, with the larger Hopscotch livery on the fuselage. Swiss wanted to explore ways of reintroducing the brand on a limited level. The two companies are in discussion to widen the relationship, possibly with Swiss marketing the Hopscotch service to its premium customers flying into New York. For its part, Swiss says the agreement is designated to help preserve the heritage of the iconic Swissair brand and a preventative measure to stop other airlines using the name.

Mit dem Slogan «Bern is going Helvetic» macht die **Helvetic Airways** den Schritt in die Bundeshauptstadt. Ab Mitte April wird eine Fokker 100 fest auf dem Flughafen Bern-Belp stationiert sein. Nach dem Zerwürfnis der lokalen Reiseanbieter Aaretal Reisen und Kuoni mit dem Berner Homecarrier Skywork Airlines springt nun Helvetic in die Bresche: Die Zusammenarbeit betrifft neun Charter-Destinationen in Griechenland, Tunesien, Italien und Spanien. Zusätzlich wird Helvetic im Linienerverkehr auch Brindisi anbieten. Ausserdem wird die Fokker 100 aus Bern auch für Flüge ab Genf und Zürich eingesetzt. Aber auch weitere Liniendestinationen stehen auf dem Radar des Managements. Als mögliche Ziele wurden Wales und Irland sowie Rostock genannt.

Ab dem 28. März wird der People's Business Airport St. Gallen Altenrhein mit der eigenen Airline **People's Vienna Line** mit einer Embraer 170 den Flugbetrieb auf der Linie Altenrhein—Wien aufnehmen. Heute verbindet Austrian Airlines den schweizerischen Bodensee-Airport dreimal pro Tag mit einer Bombardier Q400 mit Wien. Weshalb nicht mit einer bereits etablierten Airline zusammengearbeitet wird, begründet man mit dem Klumpenrisiko von nur einem einzigen Airline-



People's Vienna Line mit der Embraer 170.

Partner. Auf täglich drei Rotationen – früh am Morgen, am späteren Vormittag und am Abend – soll den Passagieren ein optimales Produkt mit dem bestem Service angeboten werden. Die rund vierjährige Maschine kommt aus Beständen der Finnair und wird eine Zweiklassen-Bestuhlung mit total 76 Sitzplätzen haben.

Darwin Airline et **Baboo**, les deux compagnies aériennes régionales suisses, ont annoncé à fin 2010 la conclusion d'un accord stipulant que Darwin reprendra les lignes actuellement exploitées par Baboo ainsi qu'une partie des actifs opérationnels de Baboo. Cela conduira à l'expansion de Darwin et renforcera sa position sur le marché régional de l'aérien. Darwin continuera à commercialiser certains de ses services sous la marque Baboo. La compagnie aérienne offrira à ses clients un réseau élargi comprenant plus de 20 destinations, en opérant avec une flotte de 6 SAAB 2000 et 2 Bombardier Q400. Par cette transaction, Darwin a pour objectif de doubler son chiffre d'affaires actuel de 40 millions francs suisse à environ 80 millions et de transporter plus de 500 000 passagers par an, tout en maintenant sa coopération avec ses compagnies aériennes partenaires au niveau national et international. Le siège de la compagnie sera maintenu à Lugano, avec une base à Genève. La compagnie continuera à opérer les lignes du réseau de Baboo. L'accord final entre les deux sociétés, sujet aux vérifications légales et commerciales usuelles et à l'approbation des autorités compétentes, devrait être achevé début 2011.

Dans l'horaire d'été 2011, douze destinations seront desservies par **Edelweiss Air** au départ de l'**Aéroport International de Genève**. Davantage d'appareils, intérieur plus moderne, plus de confort et un élargissement marqué des destinations proposées seront les principales innovations. Dans le segment court et moyen-courrier intéressant directement l'Aéroport de Genève, Edelweiss a équipé ses trois Airbus A320 de nouveaux sièges plus légers et, surtout, plus confortables. Dans le but d'optimiser les horaires réciproques, ce seront principalement des A321 et A320 de Swiss qui seront utilisés sur ces destinations de vacances, les A320 d'Edelweiss étant parfois mis en service sur les vols de ligne. A Genève, le positionnement d'un nouvel Airbus A320 de Swiss dans l'optique du doublement des fréquences quotidiennes entre Genève et Athènes aura également d'heureuses conséquences. Quant aux horaires des vols Edelweiss, ils permettront à toute la Suisse romande de profiter de ce programme: en effet, les heures de départ de Genève seront idéales, la plupart des départs ayant lieu vers 10h00 et les retours vers 19h00.

WORLD NEWS ...

More than **200 pilots in China** were found to have falsified qualifications on their résumés two years ago in a check by the Civil Aviation Administration of China. The finding, which was not made public at the time, surfaced recently in an aviation safety conference

hosted by the CAAC. The pilots were found to have falsified certain qualifications while job-hopping. Half the pilots who were caught were reportedly with Shenzhen Airlines, parent of Henan Airlines which was involved in a fatal crash last year when 42 out of the 96 people on board an Embraer 190 were killed. Some of the pilots had their licences revoked, but others have been allowed to resume flying after undergoing training.

Korean Air has announced that the first of four A380 aircraft scheduled for delivery in 2011 is in final production at the Airbus headquarters in Toulouse, with delivery in May 2011. It said it would be the first Asian airline to deploy the aircraft on transpacific routes and the double-decker airplane will be outfitted with between 400 and 450 seats, making it the most spacious A380 anywhere. With the new A380 service, Korean Air - already America's largest airline to Asia - will ensure its dominance on the transpacific corridor and increase its competitiveness for Asia-Europe routes. The introduction of the super jumbo aircraft is expected to also increase passengers from China, Japan and East Asia transferring to the US and Europe, accelerating Incheon International Airport's goal of becoming a global aviation hub.

Un ancien **Airbus de Swissair** devient avion présidentiel chez nos voisins ... En effet, l'Airbus A330-200 récemment acquis par le gouvernement français est entré initialement en service en 1998 auprès de Swiss-



Le HB-IQB aux couleurs françaises.

air (HB-IQB) avant d'intégrer la flotte d'Air Caraïbes en 2003. Par la suite, il a été transformé par Sabena Technics en appareil VIP d'une soixantaine de places. Il a effectué sa première mission pour le gouvernement français à fin 2010 lorsque Nicolas Sarkozy l'a utilisé pour se rendre à Séoul où se déroulait le sommet du G20. Il est désormais immatriculé F-RARF et appartient à l'Armée de l'Air française. Les modifications apportées par la société de maintenance ont notamment introduit une chambre présidentielle avec un lit double et une salle de bain, une salle de réunion et un espace de communications dans la cabine. L'appareil est également doté de leurres anti-missiles. L'avantage de l'A330 par rapport aux deux A319 auparavant en service est son rayon d'action, et il peut également transporter davantage de passagers. Il ne pourra cependant plus décoller de la base militaire de Villacoublay, près de Paris. Ayant besoin d'une piste plus longue, il utilisera principalement les aéroports d'Orly ou de Roissy pour les déplacements présidentiels, étant stationné entre deux vols sur la base militaire d'Evreux. Les deux

A319 gouvernementaux, entrés en service en 2002, ont été retirés du service avec l'arrivée de l'A330. Ils vont désormais être revendus, le premier ayant déjà été acquis par le gouvernement sénégalais, ce qui compensera une partie des coûts du nouvel appareil, estimés à près de 180 millions d'euros.

As the global aircraft industry warily watches **Comac's** (Commercial Aircraft Corporation of China) progress in developing the C919 narrow body airliner, new data suggests that the designers are not achieving the low weights expected of an advanced new design. And while Comac is promising a ten percent reduction in direct operating costs, the first batch of orders reveals that Chinese state airlines are even



The Chinese Comac C919 should fly in 2014.

more reluctant to buy the aircraft than expected. The letters of intent from the central government's three big airlines, covering orders for only five C919s each for China Southern, Air China and China Eastern, were far below the commitments for several hundred aircraft that industry sources say Comac sought at first. An order for about 100 was expected, after the airlines had persuaded the government that they should not be heavily exposed to the risk of a new aircraft from an inexperienced manufacturer. But when the letters of intent were signed at Airshow China, the figure of 100 was reached only by adding options. The exact order total is unclear, but did not exceed 55. The other customers were Hainan Airlines, leading the field with an order for 20, General Electric Commercial Aviation Services (GECAS) with an order for 10, and the leasing subsidiary of China Development Bank (orders or options totalling 10). The bank, tasked with supporting industry policy, is Comac's financier.

CRASH NEWS ...

Ein wahres «Wunder der Taiga» spielte sich auf dem Flug **Alrosa 514** ab, einer **Tupolev 154M**, die mit 91 Menschen an Bord von Poliarny nach Moskau-Domodedovo unterwegs war. Mitten im Reiseflug kam es zu einem Kurzschluss im elektrischen System. Eine Sicherung nach der anderen knallte durch, und die Akkus entluden sich schlagartig. Daraufhin gaben alle Navigationsempfänger im Cockpit ihren Geist auf. Die Luftbremsen und die Spoiler konnten nicht mehr bewegt werden. Auch die Treibstoffpumpen versagten ihren Dienst. Somit konnte nur noch die kleine Menge Restkraftstoff aus dem Zentraltank genutzt werden. Die Piloten mussten sofort notlanden. Nach Sicht wurde ein Sinkflug eingeleitet, als die kleine Piste im Ort Izhma in Sicht kam. Der Flugplatz war seit Jahren stillgelegt, und die Bahn war nur 1300 Meter lang, doch



Der Alrosa Tu154 nach der Notlandung in Izhma.

es gab keine Alternative. Nach dem Aufsetzmanöver schoss die Tu-154 noch etwas 250 Meter weiter durch die Taiga und kam weitestgehend intakt inmitten eines Waldstücks zum Stehen. Keinem wurde ein Haar gekrümmt. Den Piloten war eine fliegerische Meisterleistung gelungen. Trotz der relativ geringen Schäden soll die Maschine in Izhma verschrottet werden, da die Bergungskosten zu hoch sind.

Further details have emerged regarding the crash of a **Congolese Let 410** of **Filair** in Bandundu (République Démocratique du Congo) last year. A statement made to investigators by the surviving passenger suggested the aircraft crashed after a crocodile tore its way out of a large sports bag and caused panic and distress in the cabin. A sudden stampede of terrified passengers caused the aircraft to lose balance and tip over in mid-air. «One of the passengers had hidden the animal, which he planned to sell, in a big bag, from which the reptile escaped as the plane began its descent into Bandundu. The terrified airhostess hurried towards the cockpit, followed by the passengers. The aircraft was then sent off-balance despite the desperate efforts of the pilots», said the report. The crocodile survived the

crash but was later killed with a machete by rescuers sifting through the wreckage.

SHORT NEWS ...

Eine Überraschung war die Ankündigung der japanischen **Skymark Airlines** wegen eines Letters of Intend über vier A380 (plus zwei Optionen) zur Lieferung ab Ende 2014. Skymark operiert bisher 16 ziemlich neue B-737-800 auf Inlandstrecken, die erst kürzlich die B-767 der Gesellschaft komplett abgelöst haben. Die A380 sollen aber für internationale Linien gedacht sein.

Bei einem Staatsbesuch des chinesischen Präsidenten Hu Jintao in Frankreich war mal wieder chinesischer Grosseinkauf angesagt. Die **China Aviation Supplies Holding Company** bestellte weitere 50 Flugzeuge des A320-Familie, weitere sechs A330 und erstmalig auch zehn A350XWB.

Boeing verbuchte die lange angekündigte Order der russischen **Rostechlogij Holding** über 50 B-737NG plus 35 Optionen. Die Flugzeuge sollen innerhalb Russlands vermietet werden. Rostechlogij hat übrigens einen Vertrag mit Boeing über die Lieferung von Titan als Rohstoff für die Flugzeugproduktion.

In Auftrag von Volkswagen operiert **Air Berlin** wöchentlich zwischen Braunschweig und Moskau-Vnukovo. Die Verbindung soll auf zweimal wöchentlich ausgebaut werden, damit die zahlreichen, zum VW-Werk in Kaluga entsandten Mitarbeiter übers Wochenende nach Hause fliegen können. Gerne würde man direkt nach Kaluga fliegen, aber der geplante Ausbau des örtlichen Platzes für internationale Flüge ist seit Jahren in der Bürokratie versandet.

Cityline Swiss ist ein Ableger der Cityline Hungary, die mit Antonov An26 und einer B-737-200 operiert. Die Cityline Swiss soll gar nicht ab der Schweiz fliegen, sondern von Rom nach Dortmund und Marseille. Die Frankreich-Flüge starteten bereits mit einer von der Itali Airline geliehenen MD-80. ●



... oder auch nicht!

Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

Herausgeber / Inseratewesen

AEROPERS/SwissALPA
 Pilotenverband der SWISS
 Ewiges Wegli 10
 8302 Kloten
 Telefon 044 816 90 70
 Fax 044 816 90 75
 rundschau@aeropers.ch

Druck/Layout

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

Format

A4 - 210 x 297mm
 Satzspiegel: 186 x 272 mm

Drucktechnisches

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

Programme

Photoshop, Illustrator, Word (Bitte nehmen Sie für
 Details Kontakt mit der Redaktion auf)

Druckverfahren

Offset

Redaktion

Ein Team von Piloten und der Geschäftsführer des
 Verbands

Auflage

2 600 Exemplare; Leserschaft: 900 aktive Pilotinnen
 und Piloten, 1 000 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen,
 Behörden, Medien usw.

Erscheinungsweise

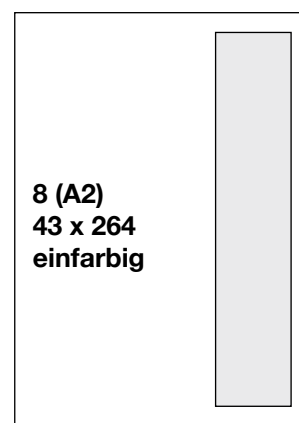
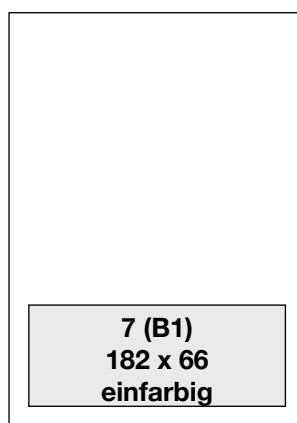
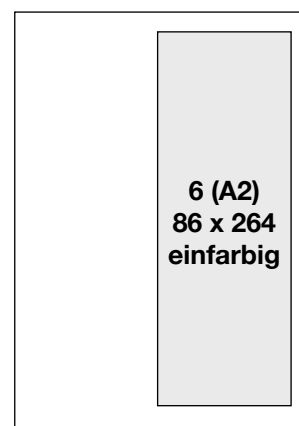
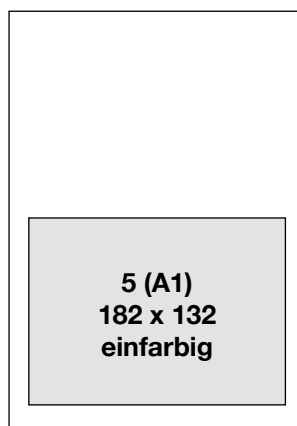
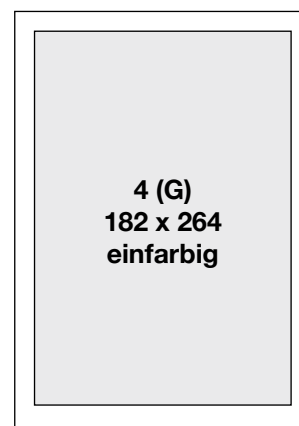
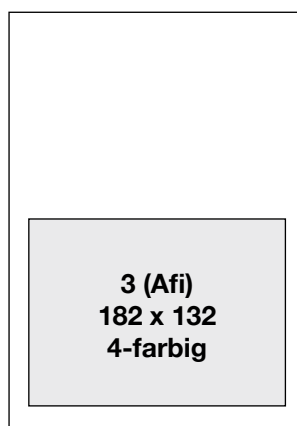
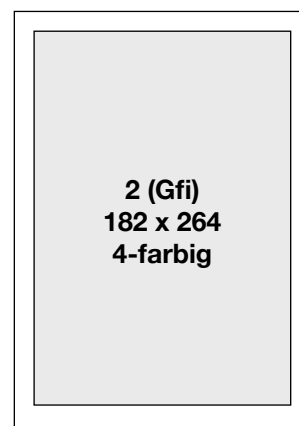
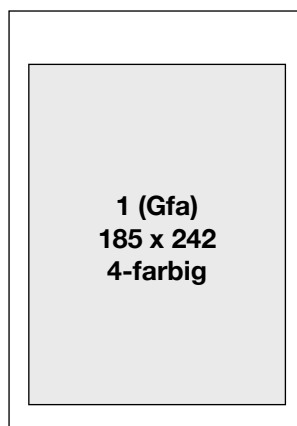
Viermal im Jahr (März, Mai, September, Dezember)

Annahmeschluss Inserate 2011

2/2011 13. Mai
 3/2011 19. August
 4/2011 11. November

Tarife in CHF

Format	1-mal	2-mal	4-mal
1 (Gfa)	1 500.-	2 700.-	4 800.-
2 (Gfi)	1 200.-	2 150.-	3 850.-
3(Afi)	800.-	1 450.-	2 550.-
4 (G)	850.-	1 700.-	2 700.-
5/6 (A1/2)	550.-	1 000.-	1 750.-
7/8 (B1/2)	425.-	765.-	1360.-
Weitere Formate auf Anfrage (2-mal -10% / 4-mal -20%)			



Zeitreise

Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte. Von Januar bis März ...

Text: Christoph Jordan

... vor 100 Jahren

San Francisco, Kalifornien, 18. Januar 1911: Als Erster wagte der US-Amerikaner Eugene Ely, Testpilot der Firma Curtiss, 1910 das gefährliche Startmanöver mit einem Flugzeug von einem Schiff aus - vom eigens dafür umgebauten Deck des Kreuzers USS Birmingham. Über eine hölzerne Plattform gelang dem tollkühnen Piloten mit seinem Doppeldecker der Start von Bord des Schiffes. Wenige Monate später versuchte Ely auch

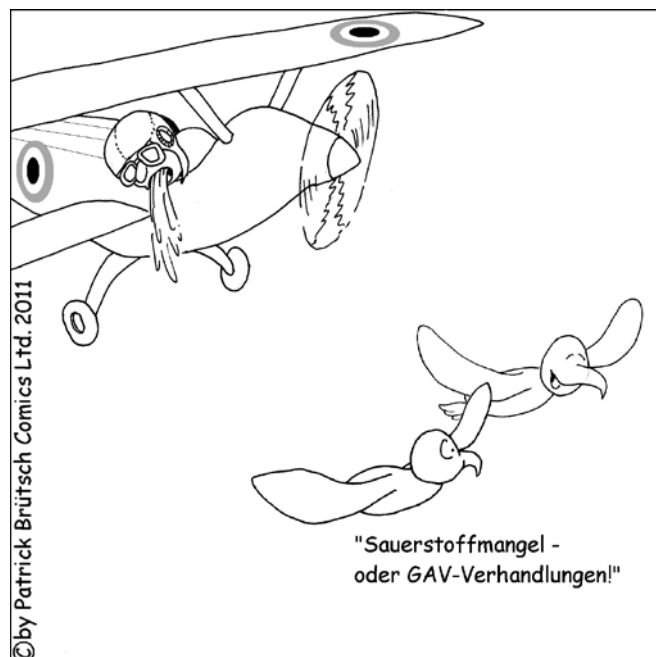


Ely's Landung auf der USS Pennsylvania.

die Landung auf einem Flugdeck. Das Problem der zu kurzen Landebahn auf dem umgebauten Kreuzer Pennsylvania geriet zur Geburtsstunde der Landetechnik mit Fangseil und Haken. Sie wird auch heute noch von modernen Kampfjets genutzt. Um sein Flugzeug rechtzeitig abzubremsen, musste Ely bei seiner Jungfernlandung auf Deck der Pennsylvania versuchen, eine der 22 stabilen, an Sandsäcken straff über das Deck gespannten Trossen mit einem Fanghaken zu fassen. Der Erfolg war bahnbrechend und legte den Grundstein für die Marinefliegerei.

... vor 90 Jahren

Santiago de Chile, 1. April 1921: Bei der Landung nach dem spektakulären Flug über die Anden wurde Adrienne Bolland mit ihrem Chaudron-Doppeldecker in Santiago de Chile begeistert von einer grossen Menschenmenge empfangen. Der französische Konsul dagegen nahm keine Notiz von ihr, weil er diesen Rekordflug irrtümlicherweise für einen Aprilscherz gehalten hatte. Für Bolland war der Rekordflug von 1921 über die Anden ein gefährliches Abenteuer. Sie musste mit schwierigen Witterungsbedingungen, eisiger Kälte, dünner Höhenluft und gesundheitlichen Problemen fertig werden. Unter ihrer Fliegerkluft trug sie seidene Pyjamas. Teilweise flog sie in einer Höhe von ungerechnet 4500 Metern Höhe, obwohl ihr Flugzeug



nur maximal 4000 Meter hoch steigen sollte. Während des Fluges platzte die Windschutzscheibe ihrer Maschine. Sie fühlte sich benommen und konnte in der dünnen Atmosphäre kaum noch atmen. Auch verlor sie die Orientierung. Für ihren Flug - sie war die erste Frau, welche die Anden im Flugzeug überquerte - verlieh ihr Frankreich 1923 den «Orden der Ehrenlegion».

... vor 80 Jahren

Zürich, 26. März 1931: Im Mai 1930 forderte der Direktor des Eidgenössischen Luftamts, Arnold Isler, die Zürcher Fluggesellschaft Ad Astra Aero und die Basler Balair zur Fusion auf. Isler, der frühere Chef des Flughafens Dübendorf, galt als wichtigster Förderer der Schweizer Aviatik. Er sah für den Luftverkehr eine rosige Zukunft voraus und wollte den Flugbetrieb mit einer Bündelung der Kräfte rentabel machen. So wurde am 26. März 1931 die Schweizerische Luftverkehr AG geboren. Im Gegensatz zu anderen Fluggesellschaften war die Airline rein privatwirtschaftlich konstituiert, das heisst ohne jegliche staatliche Beteiligung. Der kurze und prägnante Name SWISSAIR war ein Vorschlag von Dr. Alphonse Ehinger, Vorsitzender der Balair, der sich mit seinem Namensvorschlag durchsetzen konnte, obwohl die meisten Verwaltungsräte ihn zunächst als «unschweizerisch» ablehnten.

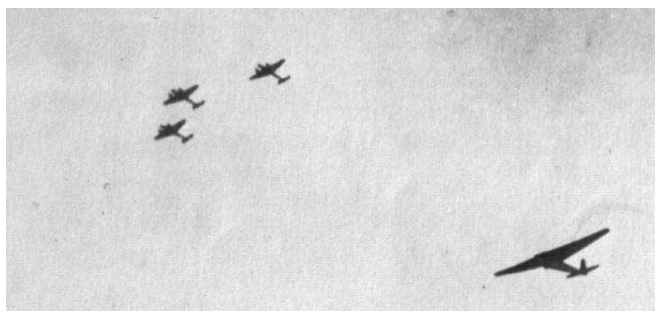


Frühes Swissair-Logo.

Die Flugzeugflotte bestand aus zehn Flugzeugen mit total 86 Passagiersitzen. Es wurden Zürich, Genf, Bern, Basel und La Chaux de Fonds in der Schweiz und Nürnberg, Stuttgart, Frankfurt und Karlsruhe im benachbarten Ausland angefliegen. Das Streckennetz umfasste 4200 Kilometer. Die einstigen Konkurrenten Walter Mittelholzer (operative Leitung) und Balz Zimmermann (kaufmännische Leitung) bildeten ein ideales Führungsduo für die 64 Beschäftigten. Die junge Gesellschaft stand der europäischen Konkurrenz in nichts nach.

... vor 70 Jahren

Leipzig, Deutschland, 25. Februar 1941: Der Lastensegler Messerschmitt Me 321 «Gigant» wurde 1940 in Auftrag gegeben, um im Rahmen des «Unternehmens Seelöwe» Truppen und Kriegsmaterial nach England zu transportieren. Es sollten 200 bewaffnete Soldaten oder ein Panzerkampfwagen IV transportiert werden können. Unter der Leitung von Josef Fröhlich wurde die Konstruktion unter hohem Zeitdruck innerhalb weniger Monate erstellt. Im Februar 1941 absolvierte



«Troika»-Schlepp einer Me321 Gigant.

die Me 321 ihren Jungfernflug. Mangels leistungsstarker Flugzeuge musste sie von drei Messerschmitt Bf 110 geschleppt werden. Später wurde dazu eine Ju 90 eingesetzt, die in der Lage war, auch vollbesetzte Me 321 zu schleppen. Insgesamt wurden von Mai 1941 bis April 1942 200 Serienflugzeuge in Oberschleissheim und Leipzig gebaut. Die motorisierte Version des Lastenseglers ging im April 1942 erstmals mit vier Motoren an den Start. Es zeigte sich, dass dieses Modell zu schwach motorisiert war. Daher wurde die Weiterentwicklung Me 323 V2 mit sechs Motoren ausgestattet.

... vor 50 Jahren

Wichita, Kansas, 28. Februar 1961: Das erste Skymaster-Modell war die Baureihe 336. Diese Version mit einem starren Dreibein-Fahrwerk hatte ihren Erstflug am 28. Februar 1961. Nach langen Untersuchungen wählte Cessna bei der Konstruktion der Skymaster eine recht ungewöhnliche Auslegung: das sogenannte Zentral Schubsystem. Der Rumpf wurde als Gondel konstruiert, an deren Bug sich ein Motor mit einem Zug- und an deren Heck sich ein Aggregat mit einem Druckpropeller befand. Die zentrale Anordnung der beiden Motoren hatte gegenüber der klassischen Anordnung an den Tragflächen den Vorteil, dass bei Ausfall eines Motors kein Drehmoment um die Hochachse auftrat. Dies machte die Skymaster bei Motorausfall leichter beherrschbar.

Der schallisolierte Rumpf wurde in Ganzmetall-Halb-schalenbauweise gefertigt und hatte nur eine Tür, die



Cessna 336 Skymaster.

sich auf der rechten Seite befand. Diese relativ einfache Auslegung versprach Cessna geringe Produktionskosten, mehr Sicherheit sowie vor allem ein einfacheres fliegerisches Handling. Die Konstruktion der Skymaster begann am 25. Januar 1960, eine Attrappe wurde im Juli 1960 gebaut.

... vor 30 Jahren

Palm Springs, Kalifornien, 1. Februar 1981: Donald Wills Douglas war ein US-amerikanischer Flugzeugbauer. Sein von 1921 bis 1967 bestehendes Unternehmen, die Douglas Aircraft Company, war einer der erfolgreichsten Flugzeughersteller aller Zeiten. Seine bekanntesten Entwürfe waren die DC-Reihe, die sich allesamt als sehr robust und langlebig erwiesen. Daraus hervorzuheben ist die Douglas DC-3/C-47



Donald Wills Douglas.

«Dakota», eines der meistgebauten Flugzeuge aller Zeiten. Donald Wills Douglas betrachtete sich selbst als Visionär. Sein Traum war es, die Länder der Welt durch die Luftfahrt näher zu bringen. Auch wenn Douglas eine Reihe von Post- und Militärflugzeugen entwarf, hing sein Herz doch an seiner DC-Reihe, mit der er einen kleinen Beitrag zu seinem Traum leisten konnte. Der Hersteller galt Zeit seines Lebens als bodenständiger Familienmensch und Hundefreund. Douglas starb am 1. Februar 1981 im Alter von 88 Jahren in Palm Springs (Kalifornien). Seine Asche wurde über dem Pazifik verstreut. ●

Fabian Böni



«Fabian, was möchtest du werden, wenn du gross bist?» «Pilot!», so meine Antwort vor 20 Jahren. Nun ist es soweit: ich habe meinen Traum zum Beruf gemacht. Vermutlich fing alles an, als wir noch zu Swissair-Zeiten einmal im Jahr nach Argentinien in die Ferien flogen, um meine Verwandtschaft seitens meiner Mutter zu besuchen. Natürlich durfte auch nie der aufregende Besuch im Cockpit fehlen.

Nach meiner abgeschlossenen Sekundarschule besuchte ich zuerst die Informatik-Mittelschule in Winterthur mit anschliessendem, einjährigem Praktikum. Darauf nahm ich mir eine kleine Auszeit von zwei Jahren, nicht nur, um den obligatorischen Militärdienst zu absolvieren, sondern auch, um die Welt kennenzulernen und intensiv zu bereisen. Dazwischen nahm ich auch alle möglichen Jobs an wie zum Beispiel Fitnesstrainer, Hotel-Receptionist in Teneriffa oder Barkeeper im Kaufleuten. So konnte ich mir das Ganze finanzieren und wertvolle Erfahrungen sammeln. Beim Englisch Lernen in Hawaii entdeckte ich das Wellenreiten, das ich nun möglichst oft an vielen schönen Plätzen der Erde praktiziere. Jetzt freue ich mich auf spannende und interessante Jahre mit Euch.

Liebe Grüsse, Fabian

Fabian Nydegger



Als Wahl-Luzerner gehöre ich zu der eher seltenen Gattung der Spätinfizierten in der motorisierten Fliegerei. Zwar hat mich schon als Kind die Freiheit über den Wolken fasziniert, was durch jahrelange Modellbauversuche zum Ausdruck kam, mein beruflicher Werdegang sollte aber einige Umwege nehmen. Nach meiner Ausbildung zum Primarlehrer in Hitzkirch LU absolvierte ich erst einmal die RS und parallel dazu die Gleitschirmflugehrer-Ausbildung. Nach zwei Jahren saisonaler Arbeit (im Winter als Snowboardlehrer) musste jedoch wieder eine Herausforderung für die grauen Hirnzellen kommen. Ich studierte daraufhin zwei Semester Wirtschaftsingenieurwesen am Technikum in Horw (kurz WING, vielleicht war's doch Vorsehung), wobei ich mir trotz Gefallen am Studium nie richtig vorstellen konnte, mit was ich mir letztendlich meine Brötchen verdienen sollte. Während einer Stunde der Muse in der Sauna kam dann doch noch die zündende Idee. Den Rest nennt man «ab initio» und kann in der SAT absolviert werden.

Die Frage nach Hobbys ist wohl müssig: Ich verbringe so viel Zeit wie möglich an Stofffetzen, die eigentlich gar nicht fliegen dürften, dies jedoch erstaunlicherweise (die meiste Zeit) tun. Ansonsten können mit Kite, Bike und Snowboard flugähnliche Zustände erlebt werden, was ebenfalls ein breites Grinsen im Gesicht erzeugt.

Es grüsst Fabian alias Fox

Florian Riemasch-Becker



Gross war die Freude, als ich letzten September anlässlich meines Airbus-Jungfernflugs das «schönste Büro der Welt» beziehen durfte. Meine Luftfahrtkarriere kann man vielleicht am ehesten unter dem Titel «Von der APU zum WX-Radar» bezeichnen. Aufgewachsen in Wiesbaden/D, zog ich 1993 mit meiner Familie ins Appenzellerland. Nach der Matura führte mich mein Weg weiter nach Zürich, wo ich 1998 ein Zwischenjahr als Seasonal-F/A bei der Swissair absolvierte, insbesondere geprägt von zahlreichen Stunden ganz hinten im Economy-Galley der MD-11 auf Nordatlantik-Routen. Also ganz in der Nähe der APU. Nach Abschluss des Jus-Studiums 2004 an der Universität Zürich arbeitete ich vier Jahre als Jurist, unter anderem als Gerichtsschreiber am Bezirksgericht Zürich. Meinen Studentenjob als temporäres F/A gab ich allerdings in all den Jahren nie auf, und so langsam konkretisierte sich der Traum, eines Tages doch noch ins Swiss-Cockpit zu wechseln. 2008 folgte der glückliche Eintritt in die SAT und somit gewissermassen in mein zweites Leben weiter vorne im Flugzeug, unweit des WX-Radars. Und nun freue ich mich auf viele gemeinsame Stunden mit Euch diesseits der Cockpit-Tür! Die MGT verbringe ich übrigens gerne auf dem Tennisplatz sowie auf meiner alten Vespa.

Herzlich und aviatisch, Florian

Tobias Henzi



Ausbildung: Mathematisch-physikalische Matur.

Motivation für die Pilotenlaufbahn bei der Swiss: Die Swiss bietet mir eine abwechslungsreiche Art, diesen Traumberuf auszuüben ...

Hobbys: Ski fahren, am Strand liegen, Skaten und natürlich: die Wolken von oben anschauen.

Viele Grüsse, Tobias

Pensionierungen

Philippe Manuel



Eintritt: 1981
Pensionierung: 31.12.2010
Total Flugstunden: 16 300

Karriere:
F/O: DC-9, MD-80, A310
CMD: MD-80, A320, A330/340

«Lebe Deine Träume, Ameisen haben keine», tagué en gros sur le pont du Grauholz, comme une invitation au voyage. Et si le rêve, je l'ai en tout seul, ce rêve c'est avec vous que je l'ai vécu. Et pour ce «AVEC VOUS»,
Merci, Philippe

Martin Stutz



Eintritt: 1.1.1981
Pensionierung: 31.12.2010

Liebe Kollegen, für Eure Unterstützung und Zusammenarbeit möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Die interessanten Gespräche und die fröhlichen Stunden mit euch werde ich in bester Erinnerung behalten. Ich wünsche euch alles Gute und viel Glück.
Viele Grüsse, Martin

Peter Beer



Eintritt: 1.11.1979
Pensionierung: 31.11.2010
Total Flugstunden: etwas über 16 000

Karriere:
F/E: DC-8, DC-10, B-747
F/O: F100, A320, MD-11
CMD: A320

Nach einem fliegerisch erfüllten Leben bin ich etwas früher in den Pensioniertenstand getreten und habe nun den schönsten Beruf mit dem zweitschönsten gewechselt! Es war eine tolle, abwechslungsreiche Zeit, die ich in der Fliegerei verbringen durfte! Vielen Dank an alle Kollegen inner- und ausserhalb des Cockpits für die angenehme Zusammenarbeit. Von kleinen technischen Problemen abgesehen (Engine Failure, Hydraulic Failure, etwa vier Bombendrohungen und diverses Kleingemüse), habe ich meinen Job unfallfrei beendet. Wieder über sich selber bestimmen können, nicht um Wochenenden und Ferien kämpfen zu müssen hebt die Lebensqualität deutlich. Kämpft dafür!
Hals- und Beinbruch, Euer Peter

Thomas Müller



Eintritt: 1.3.1979
Pensionierung: 31.12.2010
Total Flugstunden: 15 500

Karriere:
F/E: DC-8, DC-10
F/O: F-100, MD-11
CMD: A320

Nach 31 Jahren den Flugdienst unfallfrei und ohne grössere Vorkommnisse zu beenden verdient ein herzliches Dankeschön an alle, die mir dies ermöglicht haben. Viele schöne Rotationen und interessante Begegnungen auf der ganzen Welt bleiben als tolle Erinnerungen erhalten.
Many happy landings, Thomas Müller

Pensionierungen

Peter Remund



Eintritt: 1.1.1982
Pensionierung: 31.11.2010
Total Flugstunden: 15 000

Karriere:
F/O: DC-9, MD-80, DC-10, MD-11
CMD: MD-80, A320, A330/340

Das letzte Mal gelandet, die Reglemente, Ausweise und Uniform sind abgegeben – ein neuer, spannender Lebensabschnitt beginnt! Rückblickend bin ich dankbar, die faszinierende Fliegerei vielfältig er- und überlebt, interessante Menschen kennengelernt und mannigfaltige Erlebnisse gemacht zu haben. Im schönsten «Büro» in der Welt herumzufliegen war ein Privileg. Dabei haben mir eine stattliche Anzahl Instruktoressen, Kolleginnen und Kollegen im Cockpit und in der Kabine sowie wertvolle Mitarbeiter am Boden geholfen. Ich danke Euch allen für diese eindrückliche Zeit und wünsche Euch alles Gute für die Zukunft mit «many happy landings».

Peter Remund

UrsENZ



Eintritt: 1.4.1979
Pensionierung: 31.12.2010
Total Flugstunden: Mehr als genug!

Karriere:
F/O: DC, DC, MD, MD
CMD: MD, MD, AB, AB

Nach mehr als 30 Jahren auf 10 000 Metern im Stile von Google Earth wird uns unser frisch erworbenes Reisemobil die nächsten Jahre die Welt in Street View zeigen – was für eine Chance im Alter von 55 Jahren! Allen Cockpit-Kolleginnen und -Kollegen danke ich herzlich für die guten Gespräche und den hervorragenden Support! Ich wünsche Euch viel Glück und Zusammenhalt in der nicht einfachen Zukunft!

Gruss, Urs

Manfred von Allmen



Nach gut 30 Jahren Fliegerei freue ich mich, per Ende 2010 in einen neuen Lebensabschnitt zu wechseln. Fast die Hälfte dieser Zeit durfte ich als Langstreckenkapitän auf der MD-11 und der A330/340 verbringen. Ich danke allen Beteiligten für die meistens sehr gute Zusammenarbeit.

Meine fliegerische Tätigkeit wurde bereichert durch ein Teilpensum als Projektleiter für die Beschaffung von Flugsimulatoren und die daraus entstandene Expertentätigkeit im Auftrag des BAZL, auch zu Gunsten von JAA, EASA und ICAO. Nachteinsätze werde ich weiterhin praktizieren, wenn auch mit etwas weniger modernen technischen Mitteln: Als Amateurfunkner werde ich zukünftig den Nordatlantik mit historischem Militärfunkmaterial im Morsecode überqueren. Zudem freue ich mich, dem sportlichen Pistolenschiessen, dem Laufsport, dem Trommeln und meiner mechanischen Werkstätte mehr Zeit zu widmen. In letzterer entsteht zurzeit ein 1:3-Modell einer zehnläufigen Gatling-Kanone. Man wird mich mit meiner Frau Silvia vermehrt auf den Pisten und Wanderwegen des Berner Oberlandes antreffen, teilweise sicher auch ab und zu auf Swiss-Flugzeugen als zufriedener Passagier.

Machet's guet und many happy Landings, Manfred

Pensionierungen

Pietro Basso



Eintritt: 1.7.1981
Pensionierung: 30.9.2010
Total Flugstunden: 14 800

Karriere:
F/O: DC-9, MD-80, DC-10, MD-11
CMD: F-100, MD-11, A330/340

Nach 30 Jahren Fliegerei darf ich nun das Steuer in jüngere Hände übergeben, mit der Überzeugung, dass es auch ohne mich geht, getreu nach dem Motto: Die Lücke, die er hinterlässt, ist kaum zu finden. In der Freizeit werde ich jedoch weiterhin das Fliegen geniessen. Jetzt bleibt mir auch wieder mehr Zeit, die Gitarre zu zupfen. Musikalisch halte ich mich an «Peter Tate and himself»: «It is the pause that makes the music and it is the space between the bars that holds the tiger». Meinem Schutzengel sei Dank für die unfallfreie Karriere. Eine solche wünsche ich auch euch allen und danke herzlich für die gute Zusammenarbeit.

Es würde mich freuen, euch wieder einmal am «Scharfe Egge» oder sonst irgendwo in der weiten Welt zu treffen.

Machet's guet und bliibed gsund, Pietro

Ronald de Jong



Eintritt: 1.10.1973
Pensionierung: 31.12.2010
Total Flugstunden: 19 600

Karriere:
F/O: DC-9, DC-8
CMD: MD-80, B-747, MD-11, A330/340

Nun ist es also soweit: nach 37 Dienstjahren bei Swissair und Swiss darf ich meinen Hut an den Nagel hängen. Ein guter Kollege von mir sagte: «Jeder pensionierte Pilot ist ein guter Pilot, weil er die Widerwärtigkeiten der Fliegerei überstanden hat.» Überlebt habe ich auch das unberechenbare Wetter, das uneinsichtige Swiss-Management, das unbrauchbare PBS und den reichhaltigen Inhalt der Crew-Schublade.

Ich habe sensationelle Angebote erhalten von Hello, Helvetic, HiFly und Surinam Airways, inzwischen ebenfalls von Swiss und Edelweiss. Somit habe ich beschlossen weiter zu fliegen – jedoch nur als Passagier. Ich hoffe darauf, jeweils ein Upgrade zu kriegen ... in den Crewbunk. Ihr kennt sicher den Spruch: «Hast du noch Sex oder spielst du schon Golf?» Liebe Kollegen, seit Tiger Woods Eskapaden gehört dieser Spruch der Vergangenheit an. Ich werde nebst diesen beiden Aktivitäten auch das Rennvelofahren geniessen, meistens mit meinem alten Kollegen Bill Palmer. Ich möchte allen danken, die zu meiner erfolgreichen Karriere etwas beigetragen haben: den Copis für ihre Geduld und Unterstützung, den Kabinenbesatzungen für die Lungos und die kulinarische Verwöhnung, den Mechanikern, die immer für ein sicheres Flugzeug gesorgt haben.

Ich sage bye-bye - bis bald einmal an Bord Richtung MIA oder BKK, Ronald



- Kopfschmerzen?
- Allergien?
- Narbenstörfelder?
- Rückenschmerzen?

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

Angela Lemberger (Dipl. Krankenschwester SRK)
079 323 51 88

Behandlungsorte: Pfäffikon/ZH und Volketswil

Akupunkt Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox

Wo man am besten sein Geld wäscht

Als schweizerische Publikation Tipps zur Geldwäsche zu geben ist dieser Tage nicht ganz unproblematisch. Trotzdem gehen wir das Risiko ein, bringen unsere Leser auf den neusten Stand und zeigen, wo man seine schmutzigen Devisen während der Rotation am besten wäscht.

Text: Peter Tilly

Geldwäsche findet nicht da statt, wo man sie zuerst vermutet. Nicht die üblichen Verdächtigen führen die Rangliste der effektivsten und besten Geldwäscher an, sondern ein stattliches und exklusives Etablissement mitten in San Francisco. Ein Besuch des speziellen Ortes lohnt sich und kann gefahrlos in Angriff genommen werden. Ganze 16 Minuten braucht der Besucher zu Fuss vom Crewhotel in San Francisco zum Ort des Interesses.

Mit einer charmanten Dame im Schlepptau dauert es wegen der schmucken Geschäfte in der Market Street vielleicht etwas länger. Ziel ist das Westin St. Francis Hotel an der Ecke Union Square und Powell Street.

Geldwäsche seit 1935

Das imposante Hotel erinnert von aussen an das Peninsula in Hongkong. Beide Häuser bieten dem Gast höchsten Luxus und ein Ambiente, das an längst vergangene Zeiten erinnert. Schon beim Betreten der Lobby verschlägt es dem Gast den Atem. Grosse Marmorsäulen ragen in regelmässigen Abständen empor. Im hellen Boden ist ein imposantes Steinmosaik eingebracht, und die Damen hinter der dunklen Rezeption lächeln freundlich. Niemand würde erwarten, dass innerhalb dieser Mauern seit 1935 systematisch Geld gewaschen wird. Auslöser dafür waren die vornehmen Damen San Franciscos. In den 30er Jahren fanden jeden Montag zum Lunch Modeschauen statt. Die reichen Ladies erschienen in edlen Roben und trugen dazu weisse Handschuhe. Weisse Handschuhe haben die unangenehme Eigenschaft, schneller, als Dame lieb ist, zu verschmutzen.

Der Hoteldirektor reagierte

Der Hoteldirektor beobachtete, wie sich die weiblichen Gäste im Umgang mit den Münzen schwertaten. Die Silver Dollars hinterliessen auf den weissen Handschuhen unschöne Flecken, die ganz und gar nicht damenhaft aussahen. Er reagierte sofort und ordnete an, dass sämtliche Münzen, die im St. Francis über den Tresen gingen, vorher gewaschen werden müssten. Dabei blieb es bis zum heutigen Tag. Aktuell ist Rob Holsen im St. Francis zuständig für saubere Münzen. Er kann von sich behaupten, den wohl ungewöhnlichsten Beruf der Hotelbranche zu haben. Vermutlich ist er nicht der einzige Geldwäscher in Amerika, aber sicherlich der einzig legale.

Der Geldwäscher

In seiner Geldwäscher-Karriere hätte er schon über 700 000 Dollar gewaschen, meinte Bob in einem Inter-

view. Auf den ersten Blick klingt das nicht nach viel, aber wenn man bedenkt, dass ein Waschgang mit Spülen Trocknen und Sortieren sechs Stunden dauert und vom Penny bis zur 25-Cent-Münze alles gewaschen wird, kann man sich die Arbeit, die dahintersteckt, vorstellen. Die Münzen werden übrigens in einer alten Silberpoliermaschine aus dem Jahre 1934 gewaschen. Das ganze Hartgeld verlässt die Waschtrommel nach der Prozedur blitzblank und landet wenig später in den Kassen des Hotels. Sehr zur Freude der Gäste und des Hoteldirektors. Was früher eine Notwendigkeit war, entpuppt sich heute als guter Werbegag. ●

«In seiner Geldwäscher-Karriere hat er schon über 700 000 Dollar gewaschen.»



«Auch in Amerika wird Geld gewaschen.»

Gedanken eines Fliegenden

Text: Peter Tilly

Parallaxe

Auch schon mit einem Piloten geflogen, der die Uhr bei 7:47 anhält? Ein hoffnungsloser Nostalgiker oder schlicht ein Angeber? Die Zahlenkombination 747 scheint einige Personen richtiggehend zu elektrisieren. Dass ein Pilot ein funktionierendes Instrument in einem so vernetzten Flugzeug wie dem Airbus grundlos abstellt, grenzt an Fahrlässigkeit und ist ziemlich dreist.

Da stellt sich natürlich die Frage, was an diesem Riesenvogel so toll war, was den Jumbo so einzigartig machte.

Vielleicht war es der Flight Engineer, der nach jedem Start eine viel zu heisse Suppe zubereitete? Oder das Sextantloch in der Decke, wo die Crew-Schubladen-Bananenschalen über dem Nordatlantik so problemlos entsorgt werden konnten? Es könnte aber auch die erhöhte Sitzposition sein, die gewissen Piloten heute fehlt. Ach Gott, Hunderte von Argumenten sprechen dafür, einige auch dagegen. Doch ich kenne den Grund genau, denn auch ich habe die Uhr schon bei 7:47 gestoppt: Die Piloten trauern der Parallaxe nach.

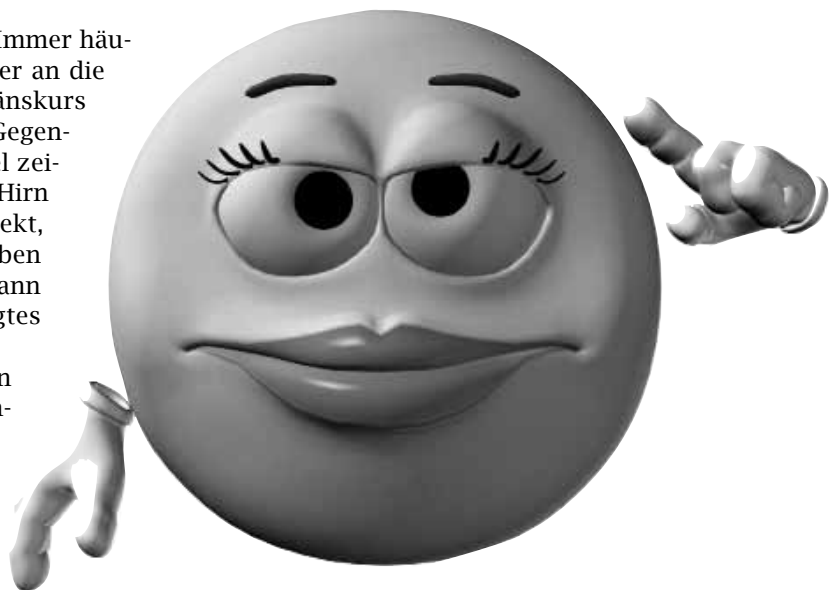
Den Jumbo-Flössern wurde damals zugestanden, angezeigte Parameter zu interpretieren. Schräg schauen war erlaubt, ein kleines Toleranzband normal. Vom linken Sitz aus gesehen war der Zeiger näher beim Limit, für den Mann auf der rechten Seite schien alles weniger dramatisch. Wer wie der Flight Engineer senkrecht auf die Anzeigen blickte, hätte Schiedsrichter spielen können. Doch den interessierten die Wecker bei den Piloten kaum, denn die wirklich wichtigen Instrumente waren an seinem Panel angebracht. So flogen die Jumbo-Piloten jahrelang durch den Luftraum, drückten bei jedem Anflug die Gear-Warnungen weg, stauchten den Flight Engineer zusammen, wenn im Reiseflug wegen lecker Ventile im äussersten Tank die Overspeed-Warnung ertönte, und genossen es, dass selbst bei Flügen zwischen Zürich und Genf mindestens 25 Tonnen Treibstoff den Weg in die unzähligen Tanks fanden. Man lebte mit Warnungen, man wusste sie zu interpretieren.

Es soll jetzt aber nicht der Eindruck erweckt werden, dass nicht mit der notwendigen Vorsicht operiert wurde. Das Gegenteil ist der Fall. Die Augen suchten die Panels öfters ab, als es heute praktiziert wird, und die einzelnen Systemlimiten kannten nicht nur übermotivierte Instrukoren auswendig. Im Unterschied zu heute war man kritischer mit den einzelnen Parametern. Stand ein Zeiger im roten Bereich, klopfte einer der Piloten als Erstes an die Instrumentenscheibe. Der Zeiger könnte ja defekt, der Federmechanismus hängen geblieben sein. War das Problem unwichtiger Natur, wurde kurz geklopft, bei komplizierteren Fällen deutlich länger.

Heute ist das anders. Die Digitalisierung ermöglicht Messwerte bis weit hinter dem Komma. War der Wert eben noch im grünen Bereich, hat er 0,0000001 Einheiten später die magische Grenze überschritten. Eine Warnung wird angezeigt, und der Nachbar schreit einem «POWER, PERFORMANCE, ANALYSE, ACTION!» ins Ohr. Spätfolgen für das Gehör sind die Folge, was die vielen Einträge im AEROPERS-Forum zum Thema Gehörschutz nur bestätigen. Zeit für einen Plausibilitäts-Check muss im Airbus hart erkämpft werden. Wenn eine Checkliste am Bildschirm erscheint, will sie der durchschnittliche Pilot sofort abarbeiten. Personen, die eine Uhr bei 7:47 anhalten, tendieren dazu, zuerst an die Scheibe des Instruments zu klopfen. Womit auch die unappetitlichen Fingerabdrücke auf den Bildschirmen erklärt wären. Das schafft Zeit und hilft, die Gesamtsituation zu überblicken.

Auch ich trauere der Parallaxe nach. Immer häufiger klopfte ich mir mit dem Zeigefinger an die Schläfe, vor allem jetzt im Flug-Kapitänskurs (FKK). Ich will damit keineswegs dem Gegenüber oder gar dem Instruktor den Vogel zeigen, ich will vielmehr mein analoges Hirn aktivieren. Ein Zeiger könnte ja defekt, der Federmechanismus hängen geblieben sein. Habt Geduld mit einem alten Mann und schont mein sonst schon geschädigtes Gehör.

Objekte ändern ihr Aussehen, wenn man sie von verschiedenen Blickwinkeln aus betrachtet – eine wertvolle Erfahrung, auch in einem Airbus-Cockpit. Den Kopf leicht schräg zu halten hat noch niemandem geschadet.



Shooter's Corner

Faszination des Kleinen



Als Pilot kennt man die Welt von oben, im Grossen und in der Übersicht. Für den kreativen Fotografen bietet aber auch die Welt des Kleinen eine ungeahnte Vielfalt an Motiven. Gerade im anstehenden Frühling lohnt es sich, den Blick für die kleinen Dinge am Wegrand zu schärfen, an denen wir sonst vorbeigehen.

Text und Bilder: Dominique Wirz, F/O A330/340

Aus der Nähe betrachtet sehen Dinge oft anders aus, auch in der Fotografie. Vermeintlich Bekanntes erscheint durch die Nähe in völlig anderem Licht. Makrofotografen rücken ihren Motiven besonders dicht auf den Leib, zeigen Formen, Farben und Strukturen, die dem oberflächlichen Betrachter verborgen bleiben. Makrofotografie bedeutet daher auch, ständig Neues zu entdecken. Gerade das macht den Reiz dieses fotografischen Spezialbereichs aus. Die Entdeckungsreise in die Welt des Kleinen kann im Garten, Wald oder botanischen Garten beginnen, also direkt vor der Haustür oder im Garten des Hotels!

Hilfsmittel

Wer wirklich nahe rangehen will, braucht eine Spiegelreflexkamera mit Wechselobjektiven. Die meisten Objektive haben aber eine Nahgrenze, über die hinaus wir nicht ans Motiv herangehen können. Je grösser der Auszug des Objektivs im Vergleich zu seiner Brennweite ist, desto näher kann es ans Motiv heran, was auch einen grösseren Abbildungsmassstab ermöglicht. Der Massstab 1:1, also Aufnahme in natürlicher Grösse, wird erreicht, wenn der Gesamtauszug der doppelten Brennweite entspricht. In der Praxis stehen für Nahaufnahmen folgende Hilfsmittel zur Verfügung:

- Zwischenringe, die zwischen Objektiv und Body eingefügt werden. Eine sinnvolle Lösung, um die Naheinstellgrenze eines Objektivs zu verringern. Leicht und ideal auch für unterwegs.
- Konverter sind Zwischenringe mit optischen Elementen. Sie eignen sich eher für Teleobjektive. Sie verlängern die Brennweite und damit den Abbildungsmassstab.



Mit Makro-Objektiv und -Blitzset ist man für eine Vielzahl von Motiven optimal gerüstet.

Makrofotografie im botanischen Garten und mehr

Der Frühling eignet sich besonders gut, um die faszinierende Welt des Kleinen zu entdecken. Wer nah rangehen und seinen fotografischen Horizont erweitern möchte, sollte deshalb den eintägigen Makro-Fotokurs von Dominique Wirz nicht verpassen. Bei diesem Kurs werden allerdings fotografische Grundkenntnisse vorausgesetzt, wie sie z.B. im Kurs «Reisefotografie: Grundlagen» vermittelt werden. Wer nicht ruhig sitzen kann und am liebsten gleich losfotografieren will, kann sich vielleicht während des angeleiteten Foto-Wander-Weekends in den Alpen optimal entfalten.

- **Reisefotografie:** Grundlagen: Sa. oder So., 2./3. April 2011, Winterthur, Hotel Banana City
- **Makrofotografie:** So., 7. Mai 2011, Botanischer Garten Zürich
- **Foto-Wander-Weekend:** Sa. und So., 25./26. Juni 2011, Alpen Innerschweiz

Infos und Anmeldung sowie weitere Kurse auf fotowerkstatt-kreativ.ch

- Vorsatzlinsen eignen sich nur als Behelf und führen zu erheblichen Einbussen in der Bildqualität.
- Makroobjektive decken den ganzen Massstabsbereich zwischen unendlich und dem Massstab 1:1 ab. Sie erzeugen die schärfsten Bilder und sind handlich. Wer wirklich gerne Makro fotografiert, kommt daran nicht vorbei.

Herausforderungen

Egal, ob wir mit einem Makroobjektiv, hochwertigen Nahlinsen, Zwischenringen oder einem Balgengerät arbeiten: einige allgemeine Probleme der Fotografie werden grösser, je kleiner die Objekte werden. Je grösser der Abbildungsmassstab, umso ...

- ... kleiner wird die Schärfentiefe. Dabei ist es wichtig zu wissen, dass sich bei Makroaufnahmen die Schärfentiefe jeweils zur Hälfte vor und hinter der eingestellten Schärfenebene erstreckt.
- ... empfindlicher wird die Bildschärfe durch Bewegungen der Kamera oder des Objektes gestört.
- ... mehr Licht geht durch den langen Auszug verloren.

Wichtigste Tipps

Weiches Licht bei bewölktem Himmel eignet sich oft besser, um die Feinheiten des Kleinen zu zeigen. Wenn



In Millimeterarbeit muss die Schärfen-Ebene auf das Motiv ausgerichtet werden: Schmetterling (Titoria Armonia) im Amazonas-Regenwald in Ecuador.

also die Sonne mal nicht scheint und manche Landschaft trostlos aussieht, so lohnt sich die Motivsuche im Kleinen.

- Vor der Aufnahme muss man sich genau überlegen, welche Bildpartien in jedem Fall scharf abgebildet werden sollen. Entsprechend der gewünschten Schärfenebene muss dann die Kamera bzw. die Sensorebene parallel dazu ausgerichtet werden.
- Ein Stativ wirkt im Nahbereich Wunder. Denn das Festlegen der Schärfen-Ebene ist buchstäblich Millimeterarbeit, die zusätzlich durch das erwähnte Verwacklungsproblem im Nahbereich erschwert wird. Ein Stativ empfiehlt sich nicht nur bei unbewegten Objekten wie Pflanzen oder Steinen, sondern auch bei Kleintieren und Insekten. Nur so kann die Schärfen-Ebene präzise festgelegt und das Bild in Ruhe komponiert werden.
- Solange es irgendwie geht, sollte man versuchen, die Sujets mit natürlicher Beleuchtung zu fotografieren. So bleibt die Stimmung erhalten, und das Bildergebnis lässt sich viel besser abschätzen als beim Einsatz von Blitzgeräten. Zur Kontrolle der Schärfentiefe kann man die Abblende-Taste verwenden. Dabei muss auf den Hintergrund geachtet werden. Eine offene Blende lässt ihn als unscharfe Fläche erscheinen, auf dem das Hauptmotiv freigestellt erscheint. Durch



Unerwarteter Schnappschuss: Fliege landet auf Ingwer-Blüte (Indonesien).

Abblenden andererseits kann die Struktur des Hintergrunds deutlich werden und so im Bild zusätzliche Informationen über das Umfeld liefern.

- Bei grösseren Abbildungsmaßstäben sind Blitzgeräte fast unumgänglich. Wegen der geringen Distanz von Motiv zu Objektiv eignet sich der kamerainterne oder aufgesetzte Blitz aber leider nicht dazu. Er würde einfach darüber hinwegblitzen. Deswegen muss man einen Blitz entfesselt einsetzen oder ein Makro-Blitzgerät verwenden. Aber aufgepasst: Blitzlicht ist verhältnismässig hart, erzeugt entsprechend dunkle Schatten und fällt nach hinten rasch ab, was oft zu einem völlig schwarzen Hintergrund führt. Deswegen hat sich bei mir der Einsatz von mindestens zwei Blitzen bewährt: einen als Hauptblitz von oben (Simulation des Sonnenlichts) und einen von



Auf unseren Trockenwiesen lockt der süsse Nektar der Skabiosen-Blüten vielerlei Insekten an.

der Seite (etwas schwächer bzw. weiter entfernt, um die Schatten aufzuhellen). Entweder hat man einen Assistenten dabei, der einem die Blitze hält, oder man baut sich eine Vorrichtung mit Schwanenhälsen und kleinen Kugelköpfen, wie ich das früher gemacht. Heute benutze ich eine spezielles Set von Makro-Blitzen, bei dem ich zwei kleine Blitze an einem Ring am Objektiv befestigen kann. Die Blitze werden drahtlos über die Master-Slave-Funktion der Kamera gesteuert und können in ihrer Stärke beliebig geregelt werden.

- Weitere Hilfsmittel können dank des kleinen Massstabs ganz einfach selber hergestellt werden. Als Reflektor reicht ein weisses Blatt Papier oder ein Karton, der mit Alufolie ausgekleidet ist. Dieser eignet sich dazu, um starke Schatten der Sonne oder eines Blitzlichts aufzuhellen. Auch mittels eines einfachen Diffusors – z.B. ein Pergamentpapier in einem Kartonrahmen – kann hartes Sonnenlicht weicher gemacht werden.

Wer diese Tipps beherzigt oder sie zum Anlass nimmt, sich in diese faszinierende Thematik zu vertiefen, der wird mit etwas Geduld und Experimentierfreude bald tolle Fotos schiessen und sich an der Welt des Kleinen erfreuen. •

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Max Dübendorfer 15.5.1925 – 14.12.2010
Captain DC-10, pensioniert am 31.5.1980

Heinrich Baumann 13.10.1938 – 31.1.2011
Captain MD-11, pensioniert am 31.10.1994

Bruno Schmitt 1.10.1923 – 6.2.2011
Captain DC-10, pensioniert am 31.10.1981

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	Copi-Stamm
21. - 25.3.11	AP-GV: 26.5.11 18/19 Uhr Landgasthof Breiti, Winkel	29.3.11	23.3.11
25. - 29.4.11		26.4.11	27.4.11
23. - 27.5.11		31.5.11	25.5.11

Der **Copi-Stammtisch** findet im «**Filini-Restaurant**», **Radisson Blu Hotel, ZRH Airport**, statt.
(Schräg gegenüber vom OPS-Zugang durch den Haupteingang, dann scharf links weiter, hinter dem Angels-Wine-Tower gelegen.)

Zeit: 19 Uhr

Datum: 1x pro Monat jeweils am Mittwoch der Vorstandswoche

Der **Pensionierten-Stamm** findet im **Restaurant «Zur alten Taverne»** in Kloten statt.

Zeit: ab 14 Uhr

Datum: jeweils am letzten Dienstag im Monat.

Zwischen „of course“ und „off course“ liegen manchmal nur ein paar dB.

Individueller Gehörschutz für Berufspiloten.
Alle Produktinfos unter der Piloten-Hotline:
00800 82 80 82 80



NEUROTH
Besser hören. Besser leben.

aeropers copi- stamm

Infos &
Drinks
for SWR F/Os

for details check
www.aeropers.ch



P.P.

8302 Kloten



Spezial-Rabatt 50!

Exklusiv-Angebot für Mitglieder von Aeropers / SwissALPA.

Profitieren Sie jetzt und ergänzen Sie die Aeropers / SwissALPA-Grunddeckung zu einem unschlagbar günstigen Preis mit einem vollen Global-Rechtsschutz privaLex (Privat-, Verkehrs- und je nach Variante Immobilien-Rechtsschutz).

Damit Sie nicht nur Recht haben, sondern auch Recht bekommen: CAP verhilft Ihnen schnell und effizient zu Ihrem Recht, ohne dass Sie tausende von Franken für Anwaltskosten, Gerichtskosten und Expertisekosten aufs Spiel setzen müssen. Günstiger kommen Sie nicht zu Ihrem Recht!



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

A company of Allianz

Meine Anmeldung.



SWISS ALPA
Airline Pilots Association

Ich habe die Allgemeinen Bedingungen auf www.cap.ch gelesen, bin Mitglied von Aeropers / SwissALPA und schliesse den Global-Rechtsschutz ab für:

Mieter Familie	<input type="checkbox"/>	CHF 191.60 statt CHF 383.30	Eigentümer Familie	<input type="checkbox"/>	CHF 252.00 statt CHF 504.00
Mieter Einzel	<input type="checkbox"/>	CHF 160.10 statt CHF 320.30	Eigentümer Einzel	<input type="checkbox"/>	CHF 220.50 statt CHF 441.00

Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der Ausübung der Tätigkeit als Pilot wird ausschliesslich über die Grunddeckung von Aeropers / SwissALPA gewährt.

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

Gültig ab: _____ (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei CAP)

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ: _____ Ort: _____

Telefon/Mobile: _____ Geburtsdatum: _____

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden direkt an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Badenerstrasse 694, 8048 Zürich

Kontakt: Tel. 058 358 09 09, Fax 058 358 09 10

Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte/Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten oder im Dossier abgelegten Daten.

Editorial

Mangelnde Erholungsphasen; Beeinträchtigung des Privatlebens aufgrund unsicherer Einsatzpläne und Umstellungen; Feriensituation; Fatigue; Unzufriedenheit im Beruf; Work-Life-Balance. Das ist eine kleine Auswahl an Themen, die uns seit langer Zeit beschäftigen. Das ist auch eine kleine Auswahl an Themen, die Ada Nierop, Psychological Advisor Flight Safety, beschäftigen. Nicht aus wissenschaftlicher Neugier, um an uns Forschung zu betreiben, sondern um uns dabei zu helfen, mit dem Stress, der dadurch verursacht wird, über die Runden zu kommen. Seit gut einem halben Jahr ist sie als Nachfolgerin von Peter Signer bei der Swiss. Im Interview mit der AEROPERS-«Rundschau» legt sie uns nahe, nicht den «Starken mimen» zu wollen und nicht erst dann um Hilfe zu bitten, wenn der Himmel über uns zusammenbricht. «Ich kann dabei helfen, Feuer zu löschen. Noch lieber bin ich aber in der Feuerprävention tätig!», meint sie und bietet sich für Gespräche zu allen möglichen belastenden Themen an.

Belastbar ist jeder Mensch – aber nur bis zu einem bestimmten Grad. Chronischer Stress oder auch Fatigue nehmen einen Teil dieser Belastbarkeit in Anspruch. Für die täglichen beruflichen Anforderungen bleibt dann nicht mehr viel übrig. Der Bericht «Stress: Ansporn und Krankmacher» beleuchtet, woher Stress kommt, wie er auf uns wirkt und was er auslösen kann. Lassen wir den Stress über das ertragbare Mass hinaus ansteigen, so kann es passieren, dass wir im täglichen Leben plötzlich nicht mehr ein und aus wissen. Über lange Zeit anhaltender Stress kann zudem ernst zu nehmende gesundheitliche Folgen haben.

Diese Umstände verdeutlichen, dass wir Menschen nicht wie Maschinen rund um die Uhr eingesetzt werden können und nicht beliebig belastbar sind. Da spielen viele Faktoren eine Rolle, die unser Wohlbefinden, unsere geistige Präsenz und Einzigartigkeit ausmachen. Um unsere Qualitäten ausspielen zu können, benötigen wir die richtigen Rahmenbedingungen. Denn so überlegen wir den Maschinen oder Computern in manchen Belangen sind – man versuche, einem Computer das Tennisspielen beizubringen –, so sehr müssen wir auf die Unzulänglichkeiten unserer Sinnesorgane und unserer «Denkmaschinerie» Rücksicht nehmen. Das Buch «Human Factors im Cockpit» befasst sich damit, wie wir Informationen aufnehmen und sie verarbeiten und wie wir mit unseren Mitmenschen erfolgversprechend zusammenarbeiten. Der gleichnamige Bericht soll einige interessante Inhalte aus diesem lesenswerten Buch vorstellen. Pilotengerechte Arbeitsbedingungen

helfen dabei, eine Atmosphäre zu schaffen, in der wir uns stressfrei und entspannt unserer primären Aufgabe widmen können. Diskussionen über die jetzigen Zustände bei der Swiss würden damit automatisch aufhören.

Stress haben auch alle Beteiligten, wenn ein Flug über Sibirien wegen ernsthafter technischer Probleme eine Diversion ins Auge fassen muss und sich Norilsk für eine Landung anbietet. Tobias Mattle hat dieses Szenario durchgespielt und «groundet» uns in seinem Bericht «Eisige Kälte» an einem unwirtlichen Ort, der einst als Strafkolonie dienen sollte.

Etwas besser haben es da die Mitarbeiter des Hub Control Centers auf dem Flugplatz Zürich. In wohliger Wärme und mit toller Aussicht auf das Vorfeld versuchen sie, den Turnaround der Swiss-Flugzeuge am Heimflugplatz so reibungslos wie möglich zu steuern. Stress ist da bei Unregelmässigkeiten natürlich vorprogrammiert. Denn es läuft nicht immer alles so ab, wie es in den verschiedenen Prozessen definiert ist. Tobias Mattle war «Mitte im Geschehen».

Die zu Beginn erwähnten Themen waren alle schon in der «Rundschau» vertreten. Wer an einem dieser Texte und weiteren informativen Berichten interessiert ist, findet nun auf der AEROPERS-Homepage ein Stichwortverzeichnis mit dem Hinweis auf die entsprechende Ausgabe.

Ich wünsche eine stressfreie Lesezeit.

Jürg Ledermann

The President's Voice

Luftfahrtindustrie vor grossen Veränderungen

Eine Studie der deutschen Unternehmensberatung Arthur D. Little ortet grosse Veränderungen in der Luftfahrtindustrie für die nächsten 20 Jahre. Speziell den traditionellen europäischen Fluggesellschaften soll von den Konkurrenten aus der Golfregion das Leben schwer gemacht werden. Allein Emirates plant bis ins Jahr 2020 den Ausbau der Flotte von 155 auf 400 Flugzeuge. Der neue Flughafen Al Maktoum in Dubai, der bereits in Betrieb ist und bis 2030 fertiggestellt sein soll, lässt solch gigantisches Wachstum problemlos zu. Die beiden Airlines der Nachbarstaaten, Etihad aus Abu Dhabi und Qatar Airways, haben zusammen fast ebenso viele Flugzeuge bestellt. Mit diesen Flotten werden die Fluggesellschaften mächtig auf den europäischen Markt drängen. Auch der ehemalige Lufthansa-Vorstandsvorsitzende Wolfgang Mayrhuber befürchtet: «Da erwächst eine sehr ernste Bedrohung für die deutsche und die gesamte europäische Luftfahrt.»

Gemäss der erwähnten Studie fliegt Emirates mit rund einem Drittel tieferen Kosten als die meisten europäischen Konkurrenten. Ohne Kurzstreckenflotte sind deren Flugzeuge im Durchschnitt 18 Stunden pro Tag ausgelastet. Ein entscheidender Vorteil der etablierten Gesellschaften in Europa seien zurzeit noch deren langjährige Erfahrung und die eingespielten Teams im Gegensatz zum ständig auszubildenden neuen Personal beim schnellen Wachstum der östlichen Gesellschaften.

Nicht der Studie zu entnehmen ist, dass mit dem ehrgeizigen Ausbau der Flotte die Gesellschaften aus dem Golf nicht nur massiv in den Markt um die Gunst der Passagiere drängen werden, sondern auch auf den Arbeitsmarkt der Piloten. Anders als bei ungelernten Arbeitskräften wie Reinigungs-, Catering- oder Kabinenpersonal, die viel weniger verdienen als in Europa, haben die Airlines am Golf bei den Piloten nämlich keinen Kostenvorteil. Und für ihre Grossraumflugzeuge braucht es innert kürzester Zeit gut ausgebildete und erfahrene Piloten. Beim geplanten Wachstum kann der Bedarf in den Cockpits schlicht nicht aus den eigenen Reihen gedeckt werden. Anstatt nur über die drohende östliche Gefahr zu lamentieren und dem Personal den Teufel an die Wand zu malen, wäre dies ein erster effizienter Ansatzpunkt, um das geplante Wachstum zu erschweren: den eigenen Piloten wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen zu bieten und nicht noch der Konkurrenz als Ausbildungsbetrieb zu dienen. Auch die Studie

kommt zum Schluss, dass es den Vorsprung der Europäer im Bereich des Personals weiterhin aufrechtzuerhalten gilt.

Situation in der Schweiz

Die Swiss ist in der Schweiz die mit Abstand grösste Arbeitgeberin für Linienpiloten. Ende 2010 beschäftigte sie 1164 Piloten. Zusammen mit der engen Verflechtung zu Edelweiss und den Wetleases bei Helvetic hat sie bezüglich des Arbeitsmarkts für Piloten in der Schweiz eine klare und unangefochtene Monopolstellung. Ein Monopol (altgriechisch von monos = allein und pōlein = verkaufen) nennt man allgemein eine Marktsituation, in der für ein ökonomisches Gut praktisch nur ein Anbieter oder nur ein Nachfrager existiert. Auf dem heimischen Arbeitsmarkt für Linienpiloten gibt es, von kleinen Ausnahmen abgesehen, nur einen Arbeitgeber. Der Monopolist muss nur auf die Preisgestaltung Rücksicht nehmen, nicht aber auf den Wettbewerb. Die Swiss nützte dieses Monopol zur Gewinnmaximierung in den letzten Jahren schamlos aus. Seit ihrer Gründung haben sich die Arbeitsbedingungen für Piloten nur verschlechtert, es gab massiv mehr Arbeit bei weniger Entlohnung. Wurde dies im ersten Überlebenskampf der jungen Airline von den Piloten noch voll mitgetragen, geht es jetzt um Gewinnmaximierung auf Kosten der Nachhaltigkeit in einem auf gutes und motiviertes Personal angewiesenen Dienstleistungsbetrieb. Die Airbus-Piloten der Swiss haben heute einen fixen Lohnanteil, der nur rund zwei Dritteln ihres letzten vertraglichen Lohns bei der Swissair entspricht. Zusätzlich wird heute auch noch wesentlich mehr gearbeitet als damals. Es wurden über zehntausend Ferientage nicht gewährt, und fixe freie Tage sind ein gefragtes Gut.

Die negativen Auswirkungen des Monopols haben sich schon vor zwei Jahren offensichtlich gezeigt: Um noch genügend neue Piloten zu finden, musste die Swiss die Anfangslöhne einseitig über jene im Gesamtarbeitsvertrag anheben. Ein Vorgehen übrigens, das in keiner Weise der bei anderen Gelegenheiten von der Swiss immer wieder hervorgehobenen Sozialpartnerschaft entspricht. Trotz allem fand sich nicht die gewünschte Anzahl Interessenten. Jetzt bleibt noch die Möglichkeit, die Eintrittsbedingungen für die Ausbildung zu erleichtern und damit das Anspruchsniveau zu senken. Damit würden auch die Ansprüche im Bereich der Sicherheit gesenkt. Es ist kein Geheimnis mehr: Mit den gegebenen Bedingungen melden sich offensichtlich nicht genügend fähige Kandidaten.

Die Swiss wurde im Jahr 2002 mit Hilfe des Bundes und breiter Unterstützung der schweizerischen Industrie gegründet. Man war sich einig, dass

die Schweiz eine eigene, international tätige Linienfluggesellschaft benötigt. Daran hat sich auch mit der vollständigen Übernahme durch die Lufthansa 2007 nichts geändert. Eine eigens gegründete Luftfahrtstiftung Schweiz soll sich für die Berücksichtigung der Schweizer Interessen einsetzen. Aus anderen Industriesparten wie zum Beispiel Telefon und Post kennen wir auch in der Schweiz die Probleme nach dem Aufbruch eines Monopols. Ein monopolistisches Gehabe auf dem Arbeitsmarkt ist nicht im langfristigen Interesse des Staates, der Industrie und auch nicht der Swiss. Es müssen jetzt marktgerechte Bedingungen für Piloten geschaffen werden, wenn sich auch die Schweiz dem Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt stellen will. Die Fluggesellschaften aus dem Golf werden für ihre vielen bestellten neuen Grossraumflugzeuge erfahrene Piloten dringend benötigen. Dazu werden sie gut ausgebildete Piloten nicht nur in der EU, sondern auch in der Schweiz aggressiv suchen müssen.

Was wir wollen

Wir Schweizer Linienpiloten wollen weiterhin einen zuverlässig funktionierenden internationalen Flugbetrieb aus der Schweiz. Es war Absicht von Bund, Kantonen und der Industrie, diesen mit einer in der Schweiz beheimateten Gesellschaft zu betreiben. Wir möchten dies auch. Um dies zu gewährleisten, braucht es Arbeitsbedingungen, die dem internationalen Wettbewerb standhalten können. Dafür werden wir kämpfen – für uns, für die Swiss und die schweizerische Luftfahrt.

Rolf Odermatt
Präsident

Stress: Ansporn und Krankmacher

Unser Körper reagiert auf Stress. Das kann gut sein. Können wir mit Stress aber nicht richtig umgehen und dem Körper keine Ruhephasen gönnen, macht er krank. Es lohnt sich, sich seines Stressniveaus bewusst zu sein, denn im Alltag erleben wir stressige Momente zuhauf.

Text: Jürg Ledermann

Das Wetter in ZRH ist typisch für die Jahreszeit: Sicht um 1500 Meter, die Wolken hängen tief bei 200 Fuss. Der Flugplatz bemüht sich, die Kapazität hochzuhalten, und lässt weiter nach Cat 1 Minimum anfliegen, Low Visibility Procedures sind nicht in Betrieb. Wir (SWR1211) entscheiden uns für einen Monitored Approach. Vor uns fliegt eine Fremd-Airline (ABC737) an, der Abstand ist knapp, scheint aber auszureichen. «ABC737 cleared to land RWY 14, expedite to vacate, traffic behind.» Er, undeutlich: «Cleared to land, expedite, ABC737.»

Wir nähern uns dem Minimum. Ich sehe Approach Lights: «Continue!» Kurz darauf: «My controls, autopilot off.» Wir hören den Tower: «SWR...» Nichts. Dann: «SWR1211, Go-around!» Was? Ich? «Go-around, thrust, flaps one step ... gear-up!» Der leichte Airbus 319 steigt schnell. «Arm NAV, engage autopilot 1.»

«SWR1211, standard missed approach, climb to 4000 feet. The preceding ABC did not vacate via H1, the runway was still blocked, sorry. Contact APP on 120.750. Bis schpöter.» Climb thrust, ALT*. «Flaps 1! Speed is selected, A/THR is on.»

«Uff! Jetzt hämmer's!», denke ich, «wieder einmal alles miteinander.» Ich blicke den First Officer an: «Das ging ja schnell!» Er schaut mich mit einem Grinsen an: «Expect the unexpected.»

Natürliche Reaktion auf Stress

Beim Lesen dieser Zeilen mögen die einen eine Anspannung verspüren, andere mag die Schilderung dieses unerwarteten und kurz vor der Landung angeordneten Go-arounds kalt lassen. Kalt im wörtlichen Sinn: denn Stress versetzt unseren Körper in Alarmzustand. Hormone wie zum Beispiel Adrenalin werden ausgeschüttet, um den Körper auf Touren zu bringen: die Herzaktivität nimmt zu, der Puls ist deutlich zu spüren, die Muskulatur spannt sich an, und die Hände werden feucht. Der Körper bereitet

sich so auf Kampf oder Flucht vor. Früher war das überlebenswichtig. Heutzutage profitieren wir hauptsächlich von der erhöhten Aufmerksamkeit. Unsere Sinne sind geschärft, und wir sind im Moment sehr präsent. Allerdings läuft unser Körper auf Hochtouren, und wir spüren nach einer stressigen Situation eine innere Unruhe und das Bedürfnis nach körperlicher Aktivität: Abreagieren wäre angesagt, um die Hormone auf natürlichem Weg abzubauen und deren Wirkung auszuleben. Anspannung lässt sich so am besten lösen. Nur ist das im engen Cockpit schlecht möglich. Hier kann die gesamte Muskulatur für einige Sekunden angespannt werden, um sich anschliessend besser entspannen zu können. Auch hilft es, tief einzuatmen, kurz innezuhalten und anschliessend wieder langsam auszuatmen. In beiden Fällen führen wir eine Anspannung herbei, die wir dann kontrolliert wieder abbauen.

Stressiger Berufsalltag

Unser Beruf bietet viele Stressmomente wie das oben geschilderte Durchstartmanöver. Das beginnt bei der Planung mit kritischen Wetterbedingungen und hoher Ladung. Das können im Flug der dauernde Lärm, die geringe Luftfeuchtigkeit und Vibrationen oder Turbulenzen sein. Im Anflug können die schlechte ATC, ein knapper Line-up, der böige Seitenwind oder die Pistenverhältnisse stressen. Unser Berufsalltag ist geprägt von einer grossen Dynamik, dem ständigen Zeitdruck und der Notwendigkeit, viele Entscheidungen zu treffen. Die Rahmenbedingungen wirken als zusätzliche Belastung: unregelmässige Arbeitszeiten, instabile Einsätze, Schwierigkeiten, das Sozialleben zu pflegen, wenig Erholung, Müdigkeit und so weiter.

In einer Untersuchung aus dem Jahr 1986 (Sloan und Cooper) rangieren die Piloten, ähnlich wie Polizisten, mit Stresswerten deutlich über sieben ganz oben auf der Liste. In der Mitte, mit Werten um fünf, sind Manager, Aktienhändler und Diplomaten platziert. Am geruhsamsten lassen es Bibliothekare angehen: sie sind bei der Arbeit einer Stressbelastung von zwei ausgesetzt.

Eustress und Distress

Die Belastung, die jeder Einzelne spürt, ist sehr unterschiedlich. Es addieren sich die Stressfaktoren aus allen möglichen Gebieten: berufliche, soziale, physische, psychische oder psychologische. Stress ist multifaktoriell und wirkt als Summe aller Faktoren auf Geist und Körper. Ada Nierop, Psychological Advisor Flight Safety der Swiss, erklärt im Gespräch mit der

AEROPERS-«Rundschau», dass jeder seine Stressoren individuell bewertet und sie darum auch verschieden stark ins Gewicht fallen. Den einen belastet es, einen neuen Platz anfliegen zu müssen, während der andere das eher als eine sportliche Herausforderung ansieht. Der eine ist ungebunden und sieht Einsatzänderungen als willkommene Abwechslung an. Ein anderer versucht, sein Familienleben mit den Ansprüchen der Firma unter einen Hut zu bringen, und fühlt sich deshalb von instabilen Einsätzen gestresst.

Was wir als Ansporn oder reizvolle Herausforderung ansehen, wird als positiver Stress (Eustress) gewertet. Bei der Beschreibung von negativem Stress (Dystress) wird laut Nierop auf eine alte Definition von Lazarus aus den 70er Jahren zurückgegriffen: Fühlt sich jemand überfordert, weil er meint, dass seine Kompetenzen nicht den gestellten Anforderungen genügen, dann hat er Stress.

Bruce McEwen von der Rockefeller-Universität in New York definierte den Stress 2002 als etwas Kumulatives. Somit führt auch Eustress zu einer Zunahme der gesamten Stressbelastung, was dann Auswirkungen auf verschiedene körperliche Organe haben kann.

Gestresst zur Arbeit

Stress im sozialen Bereich kann lange andauern. So entwickeln sich zum Beispiel Kommunikationsprobleme oder Meinungsverschiedenheiten im Privatleben über längere Zeit. Auch Krankheitsfälle in der Familie können lange anhaltenden Stress bedeuten. Probleme im beruflichen Umfeld können sich ebenfalls in die Länge ziehen. Dieser chronische Stress bildet die Belastungsbasis, mit der ein Pilot zur Arbeit erscheint. Der berufliche, oben geschilderte akute Stress kommt dazu. Zusammen bilden sie die momentane Stressbelastung des Besatzungsmitglieds. Dem gegenüber steht seine Leistungsfähigkeit, seine geistige und körperliche Kapazität, um die Anforderungen bewältigen zu können. Bei der Einschätzung, ob ein Pilot flugfähig ist, muss er sich über folgende Frage Klarheit verschaffen: Ist seine Leistungsfähigkeit höher als der kumulierte Stress und wird dies während der geplanten Flugdienstzeit unter Berücksichtigung der eintretenden Ermüdung so bleiben? Je dünner das Sicherheitspolster zwischen den Anforderungen und seinen Möglichkeiten ist, desto eher neigt er dazu, gestresst zu agieren und Fehler zu machen.

In dem Buch «Human Factors im Cockpit» beschreibt Rolf Wiedemann von der Vereinigung Cockpit, in welchen Teufelskreis der Pilot geraten kann: «Ein Fehler wird meist als individueller Misserfolg erlebt. Ein Misser-

folg führt unweigerlich zu einer Erhöhung des Stressniveaus. Ein erhöhtes Stressniveau führt zu einer erhöhten Fehleranfälligkeit und damit schnell zum nächsten Fehler, mit dem der Stress noch weiter ansteigt und noch ein Fehler passiert. Dieser Teufelskreis ist als «Poor Judgement Chain» bekannt.» Aus diesem Stress heraus könne es zu Missachtungen von SOPs kommen. Es sei deshalb sehr wichtig, jeden ersten auftretenden Fehler sofort anzusprechen und zu beseitigen. Ein Abweichen von den SOPs sei sofort auszurufen.

Stress als Krankmacher

Unser Körper reagiert immer auf Stress. Allerdings muss Stress nicht immer krank machen. Akuter Stress könne auch sehr heilsam sein, so Nierop. Da würden Vorgänge im Körper aktiviert, zum Beispiel die Ausschüttung von Entzündungshemmern, die im Blutbild klar nachgewiesen werden können. Sie meint, dass Bungee Jumping ähnlich wirken könne wie das Lösen eines fliegerischen Problems oder einer gelungenen Entscheidungsfindung unter Zeitdruck. Zudem habe sie nicht den Eindruck, dass die beruflichen fliegerischen Herausforderungen bei den Swiss-Piloten zu chronischem Stress führen.

In der Januar-Ausgabe 2011 des «NZZ Folio» mit dem Titel «Seelennot» berichtet Jonah Lehrer von der Forschungsarbeit von Robert Sapolsky, Professor für Biologie, Neurobiologie und Neurochirurgie an der Stanford University. Sapolsky hat sich seit 1978 ganz der Erforschung der Paviane verschrieben und wurde dadurch zu einer Kapazität auf dem Gebiet der Stressforschung. Paviane leben in Gruppen mit einem starken hierarchischen Gefüge. Ihm fiel auf, dass die Männchen mit niedrigem Status dünner und schreckhafter waren. Sapolsky erkannte, dass sie im chronischen Stress lebten, weil sie nicht wussten, wann sie das nächste Mal verprügelt werden würden und weil sie täglich einen härteren Kampf um ihr Futter führen mussten als die privilegierteren Männchen. Ihr Stress führte zu den beobachteten gesundheitlichen Problemen.

Nach weiteren 30 Jahren der Forschung ist klar, dass chronischer Stress viele Krankheiten begünstigt. Das Spektrum reicht von der einfachen Erkältung bis hin zum Herzinfarkt. Durch breite Feldforschung wurde erhärtet, dass vor allem Arbeitnehmer gefährdet sind, die untergeordnet sind und vom Chef wenig Unterstützung erfahren. So konnte gezeigt werden, dass eine Beförderung aus der untersten Hierarchie-Ebene im britischen Staatsdienst die Wahrscheinlichkeit einer Herzerkrankung um 13 Prozent sinken

lässt. Eine Parallele zu unserer Position als letztes Glied im Planungsprozess – angefangen von der Ferienplanung über die Monatsplanung bis zur Einsatzumstellung – lässt sich nicht leugnen. Auch in diesem System sind die vorgesetzten Stellen der Meinung, über den Kopf der Angestellten hinweg entscheiden zu können.

Umgang mit Stress

Bei der Frage, wie man mit der Stressbelastung fertig werden kann, ist jeder selbst gefordert, den ersten Schritt zu tun. Es stehen zwei Möglichkeiten zur Verfügung: Einerseits kann versucht werden, die Anzahl der Stressoren zu reduzieren. Andererseits besteht die Möglichkeit, den Umgang mit den Stressoren zu verändern. Ada Nierop bietet sich für Gespräche an. Sie möchte dabei helfen, die Stressoren zu identifizieren, zu bewerten und das Verhalten anzupassen.

Für Ada Nierop wäre es deshalb wünschenswert, dass sich die Piloten früher als bisher bei ihr melden, wenn sie Stress verspüren. Ihr geht es darum, dass die Piloten ein besseres Gefühl für ihre Verfassung bekommen, wissen, wann Grenzen erreicht werden und wie sie mit ihren Stressoren umgehen sollen.

Unser Körper ist darauf eingestellt, dass nach einer stressigen Phase wieder eine Ruhezeit kommt, um sich regenerieren zu können. Beim chronischen Stress hat er kaum mehr Gelegenheit dazu, was zu den erwähnten gesundheitlichen Problemen führen kann. Für Piloten ist es wichtig, dass sie nach den Rotationen genügend Zeit haben, um «herunterzukommen» und die Batterien für den nächsten Einsatz aufzuladen. In der «Rundschau»-Ausgabe 3/2010 wurde darüber berichtet. Auch die Autoren des Buchs «Human Factors im Cockpit» verdeutlichen die Wichtigkeit einer guten Verarbeitung von chronischem Stress. Sie beleuchten Faktoren wie Schlaf, Bewegung, Ernährung, Entspannungsübungen, positives Denken, Ruhe und Langsamkeit. Als ganz wichtigen Faktor nennen sie die Rolle der Freunde und des Lebenspartners. Auch Ada Nierop bestätigt im Gespräch, wie besonders wertvoll die sozialen Kontakte für den Abbau von Stress sind.

Allerdings vereinfachen die Berufsumstände der Piloten die Beziehung zum Lebenspartner nicht. Oft sind die Lebenspartner mit den Problemen des Haushalts auf sich alleine gestellt. Wenn der Pilot nach Hause kommt, erwartet der Lebenspartner ganz selbstverständlich eine Unterstützung. Andererseits möchte sich der Pilot erholen und erwartet zuhause ebenfalls

eine gewisse Unterstützung. Können beim Organisieren der gemeinsamen Verpflichtungen die Termine nur ungenügend geplant werden und kommt die Firma ihnen dann auch noch mit Einsatzänderungen in die Quere, wird das so wichtige Verhältnis zwischen den Lebenspartnern unnötig belastet.

Der negative Einfluss der mangelnden und instabilen Freizeit beziehungsweise der Erholungsphasen auf die Piloten und auf deren Leistungsfähigkeit wird durch diesen Umstand verdeutlicht. Die Bemühungen der AEROPERS im Kampf für einen besseren Ausgleich zwischen Arbeit und Freizeit sind deshalb im Interesse aller Beteiligten. •

Ada Nierop zum Thema Stress

Stress ist nicht gleich Stress, und jeder bewertet seinen Stress individuell. Aber jedem kann es zu viel werden und das «Fass überlaufen». Ada Nierop empfiehlt sich als Gesprächspartnerin, um rechtzeitig innehalten und stoppen zu können. Denn wenn es für den Beteiligten genug ist, dann ist es genug, so Nierop.

Interview: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Du bist seit einem halben Jahr in Deiner Funktion als Psychological Advisor im Departement Flight Safety OSF als Nachfolgerin von Peter Signer angestellt. Wie geht es Dir?

Ada Nierop: Danke, gut! Die Arbeit gefällt mir. Ich glaube, mich gut eingelebt zu haben. Ich beschäftige mich noch mit einem Kurs im Bereich Narcotics und bei der Entwicklung von CRM-Kursen. Die Flight Safety möchte sich – unter anderem mit dem Thema Fatigue – mehr im CRM einbringen.

«RS»: Du hast dich nach 14 Jahren Fliegerei ganz der Psychologie gewidmet. Nun bist du wieder zurück. Es scheint schwierig zu sein, ganz aus der Aviatik auszusteigen. A.N.: Ja. Als ich Oberassistentin war, kam eine Studentin, die auch M/C ist, auf mich zu, weil sie eine Lizenziatsarbeit zum Thema Flugangst schreiben wollte. Mein Mann, der mittlerweile pensioniert ist, flog ebenfalls als M/C. So blieb ich immer mit der Fliegerei verbunden.

«RS»: Hast Du Stress?

A.N.: Nein. Aber es gibt ja auch Stress, den ich als positiv empfinde.

«RS»: Stress ist ein weiter Begriff, der in unserer schnelllebigen Zeit ganz locker gebraucht wird. Was bedeutet Stress im fachlichen Sinn?

A.N.: Meistens wird Stress im negativen Sinn (Dystress) gebraucht – klassischerweise, wenn man sich überfordert fühlt. Daneben gibt es den positiv bewerteten Stress (Eustress). Das muss aber nicht heissen, dass Eustress den Körper nicht auch belasten kann.

«RS»: Belasten Dystress und Eustress in ähnlicher Weise?

A.N.: Jeder bewertet seine Stressoren individuell. Jemand, der am Freitagabend mit Überstunden die Arbeit noch fertig machen will, um dann ein

freies Wochenende zu haben, fühlt sich wahrscheinlich weniger gestresst als jemand, der verordnete Zusatzaufgaben als zu viel oder zu anstrengend empfindet. Bildlich gesprochen steigt der Pegel im Stressfass so anhand der individuellen Empfindung langsamer oder schneller. In Burnout-Seminaren wird darum gezielt an der persönlichen Betrachtung und Bewertung der Situationen gearbeitet, die Stress verursachen. Das zugegebenermaßen klischeehafte Bild vom halb gefüllten Glas verdeutlicht diese Vorgehensweise deutlich. So verursacht die Bewertung, dass das Glas halb voll ist, weniger Stress als die Betrachtung eines halb leeren Glases.

«RS»: Spielt in diesem Zusammenhang die Freiwilligkeit der Arbeit auch eine Rolle?

A.N.: Ja, wenn der Manager auch wirklich freiwillig entscheiden kann. Viele Studien belegen, dass bei einer freien Gestaltung der Arbeit die Belastung als weniger stark beurteilt wird.

«RS»: Woran ist zu erkennen, dass der Stresspegel den «gesunden Bereich» überschritten hat?

A.N.: Bei vielen meiner Klienten, die hohem kumuliertem Stress – sei es bei der Arbeit oder im sozialen Bereich – ausgesetzt waren, ging es plötzlich vom einen auf den anderen Tag nicht mehr. Sie sassen morgens da, zitterten und wussten im ganz normalen Alltag nicht mehr ein und aus. Ihre Festplatte war sozusagen gelöscht, sie waren «tilt». Das Fass füllte sich unmerklich, bis es überlief. Dabei muss es ja nicht einmal etwas Schlimmes oder Negatives sein, das zuletzt den Ausschlag gibt. Es kann zum Beispiel auch ein sehr willkommener und positiv wahrgenommener Jobwechsel sein, der zur Überbelastung führt.

«RS»: Kann Stressresistenz gefördert oder, anders gefragt, kann die Belastbarkeitsgrenze erhöht werden?

A.N.: Ein Ansatz besteht darin, wie oben erwähnt, bei der Bewertung der Stresssituation zu beginnen. Dann spielt auch die Veranlagung eine Rolle. Menschen zum Beispiel, die perfektionistische Ansprüche haben, oder solche, die nicht gut delegieren können, kommen schneller unter Druck. An dieser Persönlichkeitsstruktur kann ebenfalls gearbeitet werden, um sich zu entlasten. In Seminaren wird auf Symptome von Stress aufmerksam gemacht. So lernt man sich besser kennen, kann sich beobachten und Hilfe holen, bevor das Fass überläuft. Zudem hilft Erholung dabei, das Fass zu

entleeren. Dazu gehören die vielen Möglichkeiten wie Sport, Entspannung, und ganz wichtig: die Pflege von sozialen Kontakten. Da ist nicht die Quantität der sozialen Unterstützung ausschlaggebend, sondern deren Qualität.

«RS»: Kommen Crew Member im richtigen Moment zu Dir, oder leben wir zu lange mit ungesundem Stress?

A.N.: Die Piloten kommen leider nicht zu mir und sagen: «Ada, ich habe mal wieder Stress! Lass uns darüber reden.» Sie kommen meistens mit ganz konkreten Problemen, die Stress kumuliert haben. Das kann zum Beispiel jemand sein, der Probleme in der Partnerschaft hat und dann dazu noch sehr strenge Einsätze abfliegt. Wenn zu den Kommunikationsschwierigkeiten in der Ehe und zum Workload auch noch eine Grippe – was auch Stress ist – hinzukommt, dann füllt sich das Fass schnell, und der Leidensdruck kann das erträgliche Mass übersteigen. Es ist mir ganz wichtig, dass dann nicht nur der vermeintliche Hauptfaktor beleuchtet wird. Alle Komponenten der Stressbelastung sind wichtig, weil der Stress ja multifaktoriell und kumulativ ist.

«RS»: Kannst Du einen Fiebermesser in das Pilotenkorps stecken und sagen, wie es Deinen Piloten, Deinen Klienten geht?

A.N.: Das kann ich leider nicht, weil nur ein Teil der Piloten zu mir kommt. Von diesen ratsuchenden Piloten kann ich nicht auf das ganze Pilotenkorps schliessen. Zudem ist eure Melde- oder Mitteilungsschwelle noch zu hoch. Ich wäre froh, wenn Ihr zu mir kommen würdet, wenn ihr Stress habt, der sich noch nicht zu konkreten Problemen entwickelt hat. Dafür plädiere ich auch in den Kursen, die ich besuche. Dann wäre meine Arbeit wirklich toll. Ich kann dabei helfen, Feuer zu löschen. Noch lieber bin ich aber in der Feuerprävention tätig!

«RS»: Kannst Du eine Statistik mit den hauptsächlichen Beratungsgründen erstellen?

A.N.: Was ich zunächst sagen möchte und was mir wichtig ist: ich führe keine Dossiers, und was hier besprochen wird, bleibt in diesem Raum. Ich mache meistens nach Abschluss eines Gesprächs persönliche Notizen. Diese Notizen sind aber nur für mich da.

Nun zu Deiner Frage: Ich mache für mich aus wissenschaftlicher Neugier heraus eine Statistik – zum Beispiel zu den GAV-Verhandlungen und der Unsicherheit, die damit verbunden ist. Zu diesem Thema sind seit Septem-

ber rund 40 Kontakte zustande gekommen, sei das über Telefon oder E-Mail. Weitere Hauptthemen bei mir in der Beratung sind: arbeitsbedingte Erschöpfung und Stress, Probleme in der Partnerschaft und Probleme in der Kommunikation, sei es in der Besatzung, mit Vorgesetzten oder zuhause. Zudem gibt es in letzter Zeit einige Gespräche wegen finanzieller Engpässe.

«RS»: Wenn man sieht, mit welchen Gehältern die Jungen zurechtkommen müssen, erstaunt mich das eigentlich nicht. Zudem haben wir Kollegen, die sich für einen Firmenwechsel zur Swiss entschlossen haben und bereits eine Familie ernähren müssen. Da wird es wirklich eng.

A.N.: Man kann auf allen Gehaltsstufen in finanzielle Schwierigkeiten geraten. In das landläufige Bild vom gut verdienenden Piloten passt es aber nicht, dass solche Gespräche über finanzielle Not stattfinden.

«RS»: Kannst Du eine Stressbelastungskurve zeichnen, aus der Schwankungen oder Tendenzen abzulesen wären?

A.N.: Ich bin erst seit einem halben Jahr hier. Daraus lässt sich kein Trend ableiten. Auch habe ich von Peter Signer keine Dossiers oder statistisches Zahlenmaterial erhalten. Etwas anderes hätte seiner sehr diskreten Arbeitsweise nicht entsprochen. Ich beginne hier sozusagen mit einem weissen Blatt in der Hand.

Dass das Fliegen strenger geworden ist, sehe ich aber natürlich, wenn ich die früheren und die jetzigen Rotationen vergleiche. Als Psychologin wäre es mir natürlich am liebsten, wenn die Piloten mehr frei und mehr Erholungszeit hätten. Es muss aber auch die Wirtschaftlichkeit der Firma berücksichtigt werden.

Ich bin zuversichtlich und sehe Zeichen, dass sich der Krampf, den es zur Entstehung dieser Fluggesellschaft gebraucht hat, langsam löst.

«RS»: Kannst Du Dich in der Firma einbringen und wenn nötig, auf den Tisch hauen?

A.N.: Ja. Ich habe mich schon auf verschiedenen Seiten geäussert. Ich habe regelmässige Gespräche mit verschiedenen Personen, sei das beim Personaldienst mit Reto Schmid oder mit Jean-Pierre Tappy.

«RS»: Wie viele Gespräche oder Termine hast Du monatlich mit Piloten?

A.N.: Ich arbeite hier 80 Prozent. Die anderen 20 Prozent verwende ich für die Lehrtätigkeit an der Uni. Ich habe im Durchschnitt täglich vier Termine

für die Beratung. Das sind natürlich nicht alle neuen Kontakte. Viele Beratungen laufen über mehrere Gespräche ab, um die Person über eine gewisse Zeit begleiten zu können. Dann gibt es auch Kontakte zu Kadermitarbeitern, die ich in ihrer Funktion unterstütze.

«RS»: Nach der Finanzkrise wurden Banken sogenannten Stresstests unterzogen. Wie steht es um die Stress-Resistenz des Pilotenkorps der Swiss?

A.N.: Das würde ich gerne mal untersuchen. Frau Professor Ehlert von der Universität Zürich zeigte ebenfalls grosses Interesse an einer derartigen Untersuchung. Es wäre zu testen, ob die Piloten, die ja so selektioniert wurden, stressresistenter sind und eine höhere Frustrationstoleranz haben, und woher das kommt. Es gibt zum Beispiel biologische Faktoren, die sich auf die Unterdrückung von Stresshormonen auswirken, was ich bei meinen Untersuchungen bei schwangeren Frauen feststellen konnte. Vielleicht haben Piloten auch eine natürliche Stressresistenz, die man wissenschaftlich nachweisen könnte.

Der Pilotenberuf ist ein anspruchsvoller Job, fordert ein unregelmässiges Arbeitspensum, und das soziale Gefüge kann nicht wie anderswo als Unterstützung genutzt werden. Zudem entsteht Stress mit dem Wechsel von Tag- und Nachtflügen und weil man sich nicht hundertprozentig sicher sein kann, ob der geplante Einsatz so bestehen bleibt.

«RS»: Unser Beruf ist gekennzeichnet durch grossen Stress. Braucht es da nicht automatisch auch mehr Erholungszeit oder Entspannungsphasen als in anderen, weniger stressigen Berufen?

A.N.: Die Frage ist schwer zu beantworten. Wenn wir davon ausgehen, dass die Piloten mit ihrem Stress am Arbeitsplatz besser umgehen können als ein «normaler Bürger», dann braucht er dafür vielleicht auch weniger Erholungszeit als der «normale Bürger», der sich im Cockpitsitz viel mehr gestresst fühlen würde.

Wenn es allerdings die subjektive Empfindung eines Piloten ist, dass ihm die zugestandene Erholung nicht reicht, dann sage ich als Psychologin, dass diese Empfindung ernst zu nehmen ist.

«RS»: Wir sind auf Erholung angewiesen, um uns für die nächste Stressphase regenerieren zu können. Erholung ist erwiesenermassen dann gut, wenn man sich völlig anderen Aktivitäten zuwendet, wie zum Beispiel dem Vereinsleben oder Mannschaftssport. Aufgrund der Bestandessituation

kann das PBS kaum auf die individuellen Bids eingehen, und im Tagesgeschäft werden die Einsätze kurzfristig wieder umgestellt. Wann wird der Mangel an Erholung zur Gefährdung?

A.N.: Die Firma muss daran interessiert sein, die jetzige Situation zu entschärfen. Einerseits ist Instabilität ein Aspekt des Pilotenberufs. Andererseits darf die Belastung für den Einzelnen nicht zu viel werden. Da kann ein Monat mal schlecht herauskommen. Das sollte zu ertragen sein. Wiederholt sich das aber Monat für Monat, dann füllt sich das Fass.

Ich erkenne Anstrengungen, um wieder Stabilität ins System zu bringen. Im Moment lässt sich niemand in die Karten schauen, und die Entscheidungsträger sind in den GAV-Verhandlungen gebunden. Wenn der neue Vertrag steht, sollten diese Elemente vermehrt und aktiver in Angriff genommen werden.

«RS»: Verweigert ein Pilot einen kurzfristig geplanten Zusatzeinsatz (zum Beispiel mit dem Aufstocken von zwei auf vier Flüge), wird ihm quasi Arbeitsverweigerung vorgeworfen. Nach dem Disput mit der Crew Disposition wird er sich auch noch vor dem Flottenchef verantworten müssen. Da ist Stress garantiert.

A.N.: Wenn ein Pilot die Leistung nicht mehr erbringen und die Sicherheit nicht mehr gewährleisten kann, dann ist es falsch, dies als Arbeitsverweigerung zu werten.

Da muss ein Umdenken stattfinden. Ich denke, dass ein Pilot mit solch einer Entscheidung in seiner momentanen Situation Verantwortung wahrnimmt. Um die langen Diskussionen nicht führen zu müssen, bleibt wohl nur der Weg, zu sagen, dass man nicht mehr kann, und sich krankzumelden.

Wäre es denn richtig, einen Piloten im Cockpit zu haben, der nicht mehr kann? Ich finde es auch wichtig, dass die Piloten da selbstbewusst hinstehen und erklären, dass sie sehr wohl in der Lage sind, einzuschätzen, ab wann es nicht mehr geht. Da erwarte ich von allen Beteiligten, dass dies als Professionalität wahrgenommen und respektiert wird.

«RS»: Und trotzdem ist es kein einfacher Schritt, zu sagen: stopp, das mache ich nicht mehr.

A.N.: Es ist wichtig, dass man sich gar nicht auf Diskussionen einlässt. Wer soll denn beweisen, dass jemand nicht mehr in der Lage ist, seine Leistung zu erbringen? Wenn es für den Betroffenen genug ist, dann ist es

genug. Dann geht es nicht mehr. Das Gefühl für die eigene Lage, das Erkennen der Grenze, die Entscheidung und die Kommunikation dieses «Stopp» können gelernt werden. Über ein schlechtes Gewissen, Schuldgefühle oder Angst, die sich in einer solchen Situation entwickeln könnten, kann man mit mir reden.

«RS»: Dazu hörte ich das Argument, der Betreffende habe ja gar keinen strengen Einsatz.

A.N.: So wie ich die Piloten kennengelernt habe, geht es lange, bis jemand nicht mehr kann. Wenn nun jemand Stopp sagt und die geforderte Leistung nicht mehr erbringen kann, sollte das von allen Gremien respektiert werden. Stress ist multifaktoriell. Da kann aus verschiedenen Gebieten viel zusammenkommen. Da kann niemand sagen, das sei streng oder das sei weniger streng.

Das kann weder bewiesen noch gemessen werden. Es ist gut möglich, dass der Pilot A ohne Probleme das Pensum abfliegt, das dem Piloten B zu viel ist.

«RS»: Welche Auswirkungen hat Stress auf die Gesundheit?

A.N.: Stress kann tatsächlich einen Einfluss auf die Gesundheit haben. Wir hatten in der Klinik eine Station für stressbedingte Erkrankungen. Es ist bekannt, dass Stress zum Beispiel Krankheiten begünstigen kann oder den Heilungsprozess von Krankheiten verlangsamt.

«RS»: Schlafprobleme belasten die Gesundheit von vielen Piloten. Wie kann ein Betroffener einordnen, ob seine Schlafprobleme durch den Rhythmuswechsel des Einsatzes oder durch anderen chronischen Stress verursacht werden?

A.N.: Schlafprobleme werden immer durch Stress verursacht, egal woher er kommt. Das kann die Umstellung von Tag- auf Nachtschicht in der Kurzstreckenoperation oder vom Schlafentzug auf der Langstrecke sein. Andere Stressquellen wirken sich auch so aus.

«RS»: Dr. Cornelia Nussle veröffentlichte vor einem Jahr die Ergebnisse ihrer Forschungsarbeit «Stress, Angst und Burnout» über die Belastung bei Piloten und vergleichbaren stressigen Berufen. Sie kam zum Schluss, dass eine Vielzahl der Piloten unter «hochgradigen Burnout-Symptomen» wie Schlafproblemen leiden. Wie ordnest Du den Begriff Burnout bei der Be-

schreibung des Zustands der Piloten ein?

A.N.: Bei dieser Studie handelt es sich um eine sehr kleine nicht repräsentative Stichprobe von weniger als 60 Piloten. Daher ist es nicht richtig, aufgrund dieser Studie zu sagen, dass eine Vielzahl der Piloten unter hochgradigen Burnout-Symptomen leiden. Zudem bin ich mit dem Begriff Burnout vorsichtig. Schlafstörungen können zu einem Burnout-Syndrom gehören. Wer ein Burnout hat, hat oft auch Schlafstörungen. Aber wer Schlafstörungen hat, muss nicht unbedingt ein Burnout haben. Ich glaube nicht, dass die Schlafprobleme, wie sie die Piloten haben, in einem direkten Zusammenhang mit Burnout stehen.

«RS»: Aus eigener Erfahrung und durch Beobachtung von Kollegen wird klar, dass sich ein nicht unerheblicher Teil der Piloten bereits in einer Vorstufe des Burnouts befinden.

Betroffene können mit wenig Aufwand von dort zurückgeholt werden. Die Vereinigung Cockpit (VC) bietet auf freiwilliger Basis Burnout-Seminare an, in denen die benötigten Strategien und Verhaltensweisen aufgezeigt werden. Wäre das nicht auch ein wünschenswerter Weg innerhalb der Swiss? Würde Dich das interessieren?

A.N.: Ich bin daran interessiert, dass die Piloten ein Sensorium entwickeln, das ihnen erlaubt, den eigenen Stresspegel besser zu beurteilen.

Solche Seminare dienen der Vorsorge und verhindern, dass sich Burnouts entwickeln. Sollte die Swiss im Rahmen des CRM einen Kurs entwickeln, dann stelle ich mich gerne als Beraterin zu Verfügung. Zudem kann ich auf das Interesse der Piloten an solcher Weiterbildung bei den entsprechenden Stellen hinweisen.

«RS»: Wie kann oder soll reagiert werden, wenn der Arbeitskollege die Symptome eines sich entwickelnden Burnouts (Erschöpfung, Stillstand, Frustration, Gelähmtheit, Verzweiflung und Rückzug) zeigt?

A.N.: Sprecht Eure Empfindungen an. Sagt dem Kollegen, wie er herüberkommt und wie er auf Euch wirkt. Ihr müsst keine Spezialisten sein, um das wahrzunehmen und zu kommunizieren. Macht ihn auf die Fachstellen im Unternehmen aufmerksam.

Ein Gespräch mit mir ist immer möglich, ohne dass es irgendwelche Konsequenzen hat. Ich kann dann mit dem Betroffenen im Gespräch nach Lösungen suchen, sei es, dass ich weiter mit ihm im Gespräch bleibe oder dass eventuell andere Spezialisten hinzugezogen werden. Bei starken Schlafstö-

rungen, wenn also jemand überhaupt nicht mehr zur Ruhe kommt, sehr unruhig ist und die Konzentration in Mitleidenschaft gezogen wird, kann im gegenseitigen Einverständnis der Medical Service kontaktiert werden.

Während einer dienstfreien Zeit kann der Betroffene wieder in einen geregelten Rhythmus kommen. Woher die Schlafstörungen kommen, muss dann schon auch noch abgeklärt werden. Da können wie gesagt auch auswärtige Spezialisten zugezogen werden.

«RS»: Peter Signer empfahl uns bei seinen Abschiedsworten das Gelassenheitsgebet. Was muss ich also gelassen hinnehmen, und was kann ich ändern?

A.N.: Piloten müssen nicht hinnehmen, dass sie bei ihrer Arbeit an Leib und Psyche Erfahrungen machen, bei denen sie nicht gesund bleiben. Ich bin jedoch davon überzeugt, dass es ganz sicher auch der Wille der Firma ist, dass die Mitarbeiter gesund sind und das auch bleiben.

«RS»: Was musst Du hinnehmen, und was kannst Du ändern?

A.N.: Ich muss hinnehmen, dass ich keine Entscheidungsträgerin bin und deshalb bei Entscheidungen, die aus meiner Sicht der Gesundheit der Piloten schaden oder die Flugsicherheit gefährden könnten, keinen direkten Einfluss nehmen kann. Trotzdem würde ich mich in solch einem Fall mit all meiner Kraft für Veränderungen einsetzen. Das sehe ich als meine Verantwortung an.

Ansonsten muss ich eigentlich nichts hinnehmen und bin auch froh, dass ich keine grossen Entscheidungen treffen muss. Ich habe in meinem Job eine Art Narrenfreiheit. Meine Aufgabe besteht ja darin, zu beraten und damit zu Entwicklungen beizutragen. Stillstand kann ich nicht hinnehmen. Ich möchte Veränderungen im positiven Sinn. •

Das Gelassenheitsgebet

«Gott, gib mir die Gelassenheit, Dinge hinzunehmen, die ich nicht ändern kann, den Mut, Dinge zu ändern, die ich ändern kann, und die Weisheit, das eine vom anderen zu unterscheiden.»

Burnout-Seminare

In den Burnout-Seminaren der Vereinigung Cockpit ist aufgefallen, dass die Hälfte der Teilnehmer jünger als 30 Jahre alt war. Das könnte das Vorurteil

widerlegen, dass eher ältere Semester von einem Burnout betroffen sind. Ada Nierop deutet die hohe Anzahl junger Teilnehmer aber mit der Entwicklung der Gesellschaft. Auch in den Kursen der angehenden Piloten, die sie besucht, sind die Leute für solche Themen viel offener. Von älteren Piloten habe sie schon vernommen, dass Worte wie Arzt, Krankenhaus oder Psychologe schon stark belastend wirken und krankmachen. Das sei der Grund, weshalb ältere Piloten eher zu spät um Rat fragen. Es scheint eine Generation von jungen Piloten heranzuwachsen, für die es ganz normal ist, mal zur Psychologin zu gehen und zu sagen: «Ada, ich habe Stress mit der Freundin. Können wir das bereden?» Die Burnout-Seminare sollen laut Nierop präventiv wirken. Die Jungen seien ja nicht dort, weil sie ein Burnout haben, sondern weil sie sich darüber informieren wollen. Diese Leute kennen die Gefahren von Stress wohl schon. Sie möchten sich bei der Arbeit zwar einsetzen, aber trotzdem gesund dabei bleiben.

Burnout und Depression

Burnout ist in der Aufstellung der «Internationalen Klassifikation der Krankheiten ICD-10» nicht enthalten. Das Burnout-Syndrom ist ein Zustand ausgesprochener emotionaler Erschöpfung mit reduzierter Leistungsfähigkeit. Betroffene Patienten werden in aller Regel wegen Depressionen in einer Klinik aufgenommen. Ein Patient, der eine mittelschwere bis schwere Depression hat, kann nicht mehr arbeiten. Er wird dann ein halbes bis ein ganzes Jahr nicht arbeitsfähig sein, egal ob er in einer Bank oder einem Cockpit arbeitet.

Bei jemandem, der eine schwere Depression hinter sich hat, besteht die Gefahr für einen Rückfall laut Ada Nierop schon. Das hänge mit seinem Verhalten und seiner Persönlichkeitsstruktur zusammen. Er habe ja über Jahre immer die gleichen «Fehler» gemacht. Nun müsse er neue Verhaltensweisen lernen und Neuland betreten. Zusammen mit Medikamenten sei Depression aber eine Krankheit, die sehr gut heilbar ist.

Ada Nierop wurde 1962 in den Niederlanden geboren. Sie flog bei der Swissair als Flight Attendant von 1988 bis 2002 und war in dieser Zeit auch als Assessorin beim Recruitment tätig. Neben der Fliegerei studierte sie an der Universität Zürich Psychologie und schloss ihre wissenschaftliche Ausbildung mit der Promotion im Jahr 2006 ab. Sie bildete sich mit dem Master of Advanced Studies in Psychotherapie weiter und war Oberassistentin und wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für klinische Psychologie an der Universität in Zürich. Es folgte die Anstellung als operative Leiterin des Ambulatoriums und der Psychotherapie-Ausbildung für kognitive Verhaltenstherapie und Verhaltensmedizin in Zürich. Zuletzt war sie die leitende Psychologin in der Privatklinik Schlössli in Oetwil am See. Ein Bekannter machte sie darauf aufmerksam, dass die Swiss eine psychologische Beraterin als Nachfolge für Peter Signer suchte. Anstatt eine geeignete Person aus ihrem Bekanntenkreis vorzuschlagen, meldete sie sich selber. Nun ist sie Psychological Advisor Flight Safety bei Swiss International Airlines.

«Human Factors im Cockpit»

Dieses Buch beleuchtet die Stärken und Schwächen des Menschen und verdeutlicht, welches Verhalten die Basis für die «Praxis sicheren Handelns für Piloten» ist – ausgehend von unseren Sinnesorganen bis hin zum Führungs- und Teamverhalten. Es liefert spannende Einsichten in das täglichen Ringen um Flugsicherheit.

Text: Jürg Ledermann

Das Buch ist geschrieben von Piloten für Piloten. Es bietet in jedem Kapitel in eindrucklicher Art und Weise eine Fülle praktischer Hinweise. Ausgehend von theoretischen Grundlagen, werden Ideen und Vorschläge vermittelt, wie es nur Berufsleute mit jahrelanger Erfahrung tun können. Jeder Pilot, egal ob junger First Officer oder altgedienter Captain, ist angesprochen. Verhaltensweisen oder «Mödeli», die sich über die Jahre eingenistet haben oder in der Hektik des Alltags gepflegt werden, stehen zur Diskussion. Das geschieht mit dem Bewusstsein, dass die «Piloten die letzte Instanz sind, um Flugsicherheit zu garantieren und Unfälle zu verhindern».

Im Vordergrund stehen die Piloten mit ihren Stärken und Schwächen. Das Wissen um unsere Schwächen und um die Entstehung und Vermeidung von Unfällen soll es uns ermöglichen, bereits im Vorfeld präventiv zu agieren.

Neben den hier erwähnten Inhalten bietet das Buch weitere wertvolle Informationen in den Kapiteln Kommunikation, Stress, Entscheidungsfindung, Führungs- und Teamverhalten und Ermüdungs- und Wachsamkeitsmanagement.

Unfallprävention

Zunächst gehen die Autoren darauf ein, warum Unfallprävention in der Fliegerei wichtig ist. Sie erläutern die wirtschaftlichen und medialen Zusammenhänge, die für die Airline eine Rolle spielen. Anhand eines kurzen Zahlenbeispiels wird erläutert, dass eine grosse Gesellschaft ein höheres Sicherheitsniveau benötigt als eine kleine. Firmen, die wachsen wie die Swiss, werden ihr Sicherheitsniveau tunlichst ständig erhöhen.

Zur Verdeutlichung, welche Fehler hauptsächlich zu Unfällen und Incidents beitragen, werden drei grosse Studien zitiert: die NTSB-Studie (37 Unfälle in den Jahren 1978 bis 1990), die Lufthansa-Studie über Incidents

in den Jahren 1997 bis 1999, an der über 2000 Piloten teilnahmen, und die Boeing-Studie (232 Unfälle weltweit in den Jahren 1982 bis 1991). Aus den Schlussfolgerungen dieser Studien werden objektive Massnahmen abgeleitet, die zur Verhütung von Incidents und Unfällen massgebend sind.

Nun mag sich der Leser fragen, wie das aus der Perspektive des einzelnen Piloten aussieht. Der Bequeme wird reklamieren, dass es schon sehr mühsam sei, andauernd auf die Einhaltung der SOPs zu achten und sie durchsetzen zu müssen. Denn es sei ja statistisch erwiesen, dass ein Pilot im Laufe seines Berufslebens sehr wahrscheinlich in keinen Unfall verwickelt würde.

Die Autoren klären den Leser allerdings auf, verdeutlichen die Wichtigkeit eines sorgfältigen Arbeitens und belegen die Gefahr der «erlernten Sorglosigkeit». Diese Sorglosigkeit kann sich einstellen, wenn man wiederholt gegen SOPs verstösst und es keine Konsequenzen hatte; wenn lieber «eine unkritische, gehobene Stimmung » bewahrt wird, als die SOPs einzuhalten; oder wenn man beobachtet, dass Mitmenschen mit sorglosem Verhalten scheinbar Erfolg haben und dies dann nachgeahmt wird.

Informationsaufnahme und -verarbeitung

Wir nehmen die Informationen im Airbus-Cockpit hauptsächlich über die Augen und Ohren auf. Dass sich die Throttles und der Side Stick nicht mehr bewegen und zur Informationsaufnahme benutzt werden können, müssen wir akzeptieren. Dieser Umstand akzentuiert aber die Problematik, der wir mit unseren beschränkten Sinnen konfrontiert sind. Gerade das Auge lässt sich leicht täuschen, wie die Grafik auf der folgenden Seite belegt. Uns erscheint die obere Linie länger als die untere. Die Täuschung wird durch unser räumliches Sehvermögen erzeugt. Die obere Linie kann als Kante eines Objekts gesehen werden, das gegen uns gerichtet ist, die untere Linie als Kante eines Objekts, in das wir hineinsehen. Da wir die obere Kante als näher wahrnehmen, scheint sie auch kürzer als die untere zu sein. Anhand weiterer Beispiele erklären die Autoren die Schwachstellen unserer Augen und Ohren, deren Eigenschaften wir der Jahrtausende langen Evolution zu verdanken haben.

Die Eindrücke, die wir von unseren Sinnesorganen erhalten, werden nicht einzeln aufgenommen und säuberlich ausgewertet. Das würde viel zu viel Zeit in Anspruch nehmen, und mit einer solchen Methode entsprächen wir dem Entwicklungsstand eines «unerfahrenen » Säuglings. Die geniale Leistung unseres Gehirns besteht darin, die Sinneseindrücke mit abgespeicher-

ten Informationen unseres Erfahrungsschatzes zu vergleichen und zu werten. Das geht viel schneller. Allerdings liegt hier aber auch die Quelle von Fehleinschätzungen, wenn wir die Gedankenmodelle, die uns das Langzeitgedächtnis anbietet, zu schnell und unkritisch akzeptieren.

Zudem ist der «Prozessor», der für die Aufnahme der Sinneseindrücke und den Abgleich mit dem Gedächtnis zuständig ist, rechtlimitiert. Er kann etwa sieben Informationseinheiten gleichzeitig verarbeiten – mehr nicht. Je nachdem, wie belastet ein Pilot im Cockpit ist – sei es bedingt durch Stress oder Fatigue –, kann er schon durch den Funkspruch «SWR027H, turn left heading 130, descent to flight level 160 to be level abeam IDANI and contact the next sector on 134 decimal 380» überlastet sein.

Mentales Modell als Stolperstein

Gerade in der Dynamik des Flugs sind wir damit konfrontiert, die Sinneseindrücke in kürzester Zeit auszuwerten und einzuordnen. Unser Langzeitgedächtnis ist dabei, wie oben beschrieben, eine geniale Stütze: Es erinnert bereits einmal Erlebtes schnell und präsentiert ein mentales Modell, das zur aktuellen Situation passt. Dieser Vorgang kann aber auch zu einem gehörigen Stolperstein werden.

Wenn die aktuelle Situation nicht dem entspricht, was wir als mentales Modell gespeichert haben, dann neigen wir nicht etwa dazu, unser mentales Modell zu hinterfragen – ganz im Gegenteil. Wir beginnen gezielt damit, harte, aktuelle Fakten zu verdrängen und nach Hinweisen zu suchen, die unser mentales Modell bestätigen könnten. Damit das Gedächtnis überhaupt so schnell arbeiten kann, behilft es sich zweier, sehr rudimentärer Regeln. Die erste lautet: Wenn früher einmal aus der Situation A das Geschehen B folgte, so wird es auch diesmal so sein. Die zweite lautet: Frische Erinnerungen werden eher für das mentale Modell herangezogen als vergangene, auch wenn sie nicht zur aktuellen Situation passen.

Die Autoren legen uns deshalb Folgendes nahe: «Versuche Dein derzeitiges Modell der Umwelt nicht mit neuen Daten zu untermauern, sondern im Gegenteil, suche nach Daten, die es widerlegen! Stelle also Entscheidungen immer wieder zur Diskussion.» Zudem müssen «kritische Informationen also immer wieder neu vorne <abgeheftet> werden, um eine optimale Entscheidungsfindung zu gewährleisten».

Menschlicher Irrtum

Irren ist menschlich, und wir sind Menschen. So wie sich das Versagen eines Bauteils auf einen Fehler in der Konstruktion, auf ungenügende Wartung oder auf Überbelastung zurückverfolgen lässt, so lässt sich auch eine menschliche Fehlhandlung meist auf ihre Ursachen zurückführen. Es sei wichtig, «den Fehler nicht als Endprodukt vieler Zufälle zu akzeptieren», so die Autoren. Darum sei es wichtig, sich mit der Systematik menschlicher Fehler zu beschäftigen. Im besten Fall soll eine Arbeitsumgebung geschaffen werden, die fehlertolerant ist, worin auftretende, fehlerträchtige Situationen frühzeitig erkannt werden.

Bei der Betrachtung der Schnittstellen am Arbeitsplatz Cockpit steht der Mensch mit seinen Fähigkeiten und Limitationen natürlich im Zentrum. Seine Leistungsfähigkeit wird direkt durch seine persönlichen Verhältnisse, die psychische und physische Verfassung beeinflusst. Er ist im ständigen Kontakt mit anderen Menschen: Kollegen an Bord, Lotsen, Technikern und so weiter, die alle auch mit ihrer eigenen Umgebung interagieren. Dann sitzt er im Cockpit und arbeitet mit der Hardware «Flugzeug», muss sich dabei an Richtlinien und Verfahren halten und sich in einem dynamischen Umfeld behaupten – ein Umfeld, das die Arbeit, sei es mit meteorologischen oder betrieblichen Erschwernissen, sehr anspruchsvoll macht.

Der Mensch ist dabei einem dauernden Informationsfluss ausgesetzt, der aufgenommen, gefiltert und ausgewertet werden muss. Da geschehen Schnitzer bei der Informationsverarbeitung: etwas wird vergessen oder falsch erinnert. Es unterlaufen uns Fehler bei der Ausführung einer Handlung, sogenannte Slips: wir machen Verwechslungen, Auslassungen oder Fehlbedienungen, weil wir ein falsches Verhaltensmuster aus dem Langzeitgedächtnis abrufen oder das eigentlich richtige zur falschen Zeit präsent haben. In der Planungsphase einer Handlung können wir Mistakes machen, weil wir falsche Planungsdaten haben oder daraus die falschen Schlussfolgerungen ziehen. Und zu guter Letzt begehen wir Violations, indem wir zum Beispiel ein Verfahren aus lauter Routine abkürzen oder gut gemeint optimieren.

Vom Fehler zum Unfall

Die Autoren betonen, dass es meistens nicht ein einzelner Fehler ist, der zum Unfall führt. Mit dem Bild «Der erste Schneefall legt den Grundstein für die spätere Lawine» verdeutlichen sie, dass der Fehlerprozess auf der ganzen Breite der organisatorischen Ebene beginnt. Dazu zählen sie unter



anderem auf: gesetzliche Bestimmungen wie FDRs, Bauvorschriften und kulturelle Bauphilosophien bei den Flugzeugherstellern oder organisatorische Strukturen bei den Herstellern und Fluggesellschaften.

Eine Ereigniskette kann unter Umständen durch die gestellte fliegerische Aufgabe, den Einsatzplan, das Arbeitsumfeld oder andere Faktoren weiter so an Moment gewinnen, dass es für den Piloten als «last line of defence» schwierig wird, sie zu durchbrechen und den Unfall zu vermeiden.

Wie ungünstig sich das Umfeld auswirken kann, zeigt eine Studie aus dem Jahr 1988 (Williams). Sie belegt zum Beispiel, dass die Fehlerwahrscheinlichkeit unter Zeitdruck um den Faktor 11 steigt. Wir sollten uns dessen bewusst sein, wenn wir einen TOI-Eintrag lesen, der uns darauf aufmerksam macht, dass der vorliegende Flug zeitkritisch sei, oder wenn wir kurzfristig «umgeplant » werden.

Schon im normalen Tagesgeschäft muss der Pilot neben seiner eigentlichen Arbeit genug Probleme ausbügeln, die an den vielen der beschriebenen Schnittstellen auftreten. Die Anstrengungen der Organisationen müssen eigentlich dahin gehen, dem Piloten ein Arbeitsumfeld zu schaffen, das ihm ein weitgehend fehlerfreies Arbeiten ermöglicht.

«Es mögen zwar 75 Prozent aller Unfälle in der Luftfahrt auf die eine oder andere Weise durch Piloten verursacht sein. Statistisch nicht erfassen lässt sich aber, wie viele Unfälle durch eben diesen Piloten verhindert wurden», ist die klare Aussage der Autoren. Wir sind die «last line of defence». •

Fragen am Rande

Die Swiss hat einen 25-prozentigen Wachstumsschub hinter sich. Nun steht sie vor einer weiteren, 20-prozentigen Wachstumsphase. Fluggesellschaften, die wachsen, benötigen ein stetig wachsendes Sicherheitsniveau.

- Passt es ins Bild, dass die Swiss die Ausbildung ihrer Piloten jetzt in andere Hände übergibt?
- Passt es ins Bild, dass die Swiss jetzt damit beginnt, ihre Piloten weniger regelmässig zu überprüfen?
- Passt es ins Bild, dass sich die Swiss-Piloten das Wissen über Flugzeuge mit neuer Technik und geänderten Systemlayouts in ihrer spärlichen Freizeit aneignen müssen?

Experten fordern, dass ein Pilot in einer Umgebung arbeiten kann, «die nicht von vorneherein seine Flexibilität fordert, sondern in der er entspannt und konzentriert arbeiten und im Notfall seine Reserven einbringen kann».

- Passt es ins Bild, dass Swiss-Piloten während eines Flugs mit Änderungen des Dienstplans konfrontiert werden, die nicht nur ihre Arbeitszeit, sondern auch ihre Freizeit betreffen?
- Passt es ins Bild, dass sich Swiss-Piloten während eines Flugs mit der Planung eines gänzlich neuen Einsatzes beschäftigen sollen?

Über 85 Prozent der Piloten, die frei hatten, versammelten sich am 26. November 2010. Bei der Forderung nach mehr Erholung, nach Gewährung der ihnen zustehenden Ferien und stabilen Einsätzen setzten sie damit ein Zeichen der Solidarität.

- Passt es ins Bild, dass die Flottenchefs in ihrem Jahresrückblick dem Thema Arbeitsbedingungen nicht einmal fünf Prozent ihrer Ausführungen gewidmet haben?

Jürg Ledermann

Die Herausgeber

Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Joachim Scheiderer ist Flugkapitän bei der Lufthansa CityLine. Neben seiner beruflichen Tätigkeit als aktiver Pilot ist er im flugbetrieblichen Management verantwortlich für den Bereich «Flight Operational Engineering». Seit über zehn Jahren engagiert er sich in der Arbeitsgruppe Flugsicherheit der Vereinigung Cockpit, die er fünf Jahre leitete. Dipl.-Ing. Hans-Joachim Ebermann fliegt zurzeit als Captain auf A340 und A380 bei der Lufthansa. Er ist seit 1994 Trainings- und Checkcaptain. In der Vereinigung Cockpit ist er in der Arbeitsgruppe Flugsicherheit, zeitweise als deren Leiter, tätig. Dabei ist er in vielen verschiedenen Initiativen zur Qualitätsverbesserung bei Fluggesellschaften und Gesetzgebern aktiv und Autor zahlreicher Fachartikel. Bei der Lufthansa ist er in verschiedenen Projekten daran beteiligt, die Flugsicherheit durch moderne Trainingsmethoden zu verbessern.

ISBN 978-3-642-15166-8

Springer-Verlag, Berlin / Heidelberg, 2011

Mitten im Geschehen

Es ist das Herz der täglichen Flugoperation am Flughafen Zürich. Einige erhalten im Zuge des FATCAT-Kurses einen Einblick und erfahren aus erster Hand, was Tag für Tag am Flughafen Zürich geleistet wird, damit wir als Crew sicher und pünktlich in die Luft abheben können. Das Hub Control Center, ein aus vier Spezialisten bestehendes Kernteam, überwacht die Abläufe am Flughafen Zürich und greift bei Unregelmässigkeiten ein.

Text: Tobias Mattle

Das Hub Control Center wird am 1. März 2011 vier Jahre alt. Davor gab es seit dem Grounding keine direkte Einflussmöglichkeit der Swiss auf die Abläufe am Flughafen. Nach dem Niedergang der Swissair wurden einzelne Geschäftsbereiche der SAirGroup verkauft – unter anderem Swissport und GateGourmet. Um den Flughafenbetrieb seither aufrecht zu erhalten und die einzelnen Firmen zu koordinieren, hat der Flughafenbetreiber zusammen mit dem Handling Agent Swissport die Koordination all dieser Teilbereiche übernommen.

Mehr Einfluss gewinnen

In den ersten Jahren der Swiss war die Fluggesellschaft damit beschäftigt, ihr Überleben zu sichern. Ein verletztes Tier sucht Schutz und begnügt sich so lange mit dem Nötigsten, bis es wieder gesund ist. Genauso hat die Swiss mit aller Mühe versucht, Schutz zu finden. Zuerst bei der von British Airways geführten One- World Alliance, danach über die Lufthansa bei der Star Alliance. Die schnelle Gesundung der Swiss führte zu einem ebenso schnellen Wachstum in den Folgejahren. Es war wieder Kapazität vorhanden, um Projekte realisieren zu können, die den täglichen Flugbetrieb erleichtern und stützen.

Die Swiss musste sich in den Gründerjahren zu sehr um ihre eigenen Angelegenheiten kümmern. Obwohl sie weiterhin stärkster Kunde am Standort Zürich war, hatte sie keinen unmittelbaren Einfluss auf die Abläufe am Boden wie beispielsweise die Beladung, das Cleaning oder das Catering mehr.

Um effizienter zusammenarbeiten zu können, aber auch um die Dienstleister stärker zu überwachen, wurden das Hub Control Center gegründet und die Steuerungsaufgaben wieder in die Airline eingegliedert.

Ein Überblick

Kurz bevor die Sonne am Horizont verschwindet, werde ich von Martin Riederer, Head of Hub Control Zürich, unter der grossen Informationstafel im Terminal 1 begrüsst. Nachdem ein Besucherausweis ausgestellt ist, begleite ich ihn durch die Sicherheitsschleuse zu den Gates A. Durch eine Tür gelangen wir zum Airport Steering, das in den Räumlichkeiten direkt unter dem Tower gelegen ist. In diesen Gängen sind die Büros all jener Stellen, die den Flughafen in irgendeiner Form leiten und kontrollieren. Ganz am Ende des Ganges kommen wir in ein Grossraumbüro, in dem geschäftiges Treiben herrscht. Auf beiden Seiten des Raums erlauben grosse Fenster den Blick auf den Tarmac. An der Wand beim Eingang prangt eine grosse Tafel mit den Logos aller in diesem Raum beherbergten Firmen. Swissport, ISS, Gate Gourmet oder Flughafen Zürich sind nur einige davon. Riederer erklärt in kurzen Worten, dass die Organisation am Flughafen Zürich beinahe einmalig sei. Die Lufthansa organisiert sich an ihren Hubs in München und Frankfurt ganz anders. Sie koordiniert den Ablauf an diesen Flughäfen

für alle Lufthansa-Flüge beinahe eigenständig und ist somit nicht Kunde, sondern sozusagen selbstversorgend. «Die Swiss ist hier am Flughafen Kunde. Wir versuchen aber, die Koordination der Stellen effizienter zu machen und schlussendlich auch zum Vorteil der Swiss zu leiten», so Riederer.

Organisation

Das Hauptbüro des Airport Steering ist das oben erwähnte Grossraumbüro. Das Hub Control Center der Swiss ist in diesem Airport Steering eine Stelle, welche die Swiss am täglichen Geschehen des Flughafens vertritt. Vier Arbeitsplätze stehen am Hub Control Center zur Verfügung. Je eine

Stelle koordiniert den Airbus 319/320, eine Stelle den Airbus 321/330 und 340, und eine Stelle ist für den ARJ, die Edelweiss und Wetlease-Flugzeuge zuständig. Der vierte und letzte Arbeitsplatz wird als zusätzlicher Support für die Mittagsspitze genutzt.

Das Team besteht aus zwölf Mitarbeitenden. Um die sieben täglichen Schichten von morgens 5.15 Uhr bis zum letzten Swiss-Abflug zu besetzen, wird das Stammteam durch acht Kolleginnen aus dem NOC verstärkt. «Wir sind die Repräsentanten der Swiss und müssen ihre Interessen am Flughafen Zürich wahrnehmen. Oder anders ausgedrückt: Wir sind die First Line of Defence», erklärt Martin Riederer in kurzen Worten die Aufgabe des Hub Control Centers.

Alles unter einem Dach

Wie komplex ein Flughafen ist, wird mir an diesem späten Nachmittag im Airport Steering Zürich klar. An erster Stelle befindet sich die SIKO, die Sicherheitskontrolle am Flughafen Zürich, die über Freisprechanlage und Kameras alle Bereiche des Flughafens überwacht. Links neben dem Arbeitsplatz des Hub Controls sind zwei Arbeitsplätze, die sich zum einen um die Passagierbus- Disposition, zum anderen um den Grenzschutz kümmern. Der Grenzschutzwächter hat darüber die Aufsicht, ob an den verschiedenen Kontrollstellen genügend Grenzpolizisten vorhanden sind, und teilt die Mitarbeiter für die Ein- oder Ausreisekontrolle ein. Nur zwei Meter entfernt befindet sich das Flughafen- Management. Der Duty Airport Manager überwacht den Betrieb und ergreift bei Problemen beziehungsweise Störungen der Infrastruktur adäquate Massnahmen. Das Airport Resource Planning ist zuständig für das Standplatz-Management. Das ist besonders in Zürich eine fordernde Arbeit, da zu gewissen Tageszeiten die Standplätze beinahe vollständig belegt sind. Der letzte Arbeitsplatz beim Flughafen-Management ist der Airport Guide. Er kümmert sich um die Passagierbetreuung beziehungsweise um die Koordination all jener Mitarbeiter, die den Passagieren helfen und sie informieren. Auf der anderen Seite des Büros ist ein Mitarbeiter damit beschäftigt, die Pushback-Fahrzeuge den Flugzeugen zuzuweisen. Die ISS kümmert sich um den Crewbus sowie um das rechtzeitige und gründliche Cleaning aller Flugzeuge, während ein Angestellter von Gate Gourmet die Disposition des Caterings übernimmt. Zwei weitere Stellen, die Telefon-Info des Flughafens Zürich, an die Anrufer gelangen, wenn sie Informationen zum Flughafen Zürich benötigen, und die Lautsprecherstimme am Flughafen, die alle Announcements am Flughafen übernimmt, befinden sich etwas versteckt nahe dem Eingang.

Swissport

Etwas ausführlicher muss die Swissport erwähnt werden. Sie umfasst vier Stellen, die für den reibungslosen Betrieb am Flughafen enorm wichtig sind. Die Station Control überwacht das AIMS (Airport Information Management System), das wiederum direkt auf alle Anzeigetafeln am Flughafen umgeleitet wird und bei uns an den Computern im Briefing-Raum sowie kurz vor der Sicherheitskontrolle im Untergeschoss des OPC angezeigt wird. Eine weitere Stelle nennt sich Briefing. Sie erfasst die ETAs (Expected Time of Arrival) aller Flüge und gibt sie an Flughäfen im Ausland weiter beziehungsweise erhält diese von anderen Flughäfen. Dies ist die Grundla-

ge, um die Planung aller Stellen garantieren zu können. Das Swissport Operations Center beschäftigt sich mit der Zuteilung des Gate-Personals, mit der Annullierung von Flügen und mit Umbuchungen. So entscheidet zwar die Swiss, ob Passagiere auf andere Flüge umgebucht werden sollen oder ob eine Hotelübernachtung bezahlt wird, die Ausführung dieser Umbuchung auf andere Flüge übernimmt jedoch das Personal von Swissport. Die operative Leitung von Swissport hat der SOM, der Swissport Operation Manager, der bei Unregelmässigkeiten im Flugbetrieb gemeinsam mit dem Hub Control, dem Passanger Care Center und dem Swiss Station Manager über das weitere Vorgehen entscheidet.

Die Aufgaben

Grundsätzlich muss das Hub Control die pünktliche, kundenorientierte und kostengünstige Operation der Swiss am Flughafen Zürich überwachen. Um dies zu gewährleisten, kann es bei den Abflugwellen und dem Handling der Flugzeuge Prioritäten setzen. Es tut dies, indem es über das Setzen einer ETD (Estimate Time of Departure) entscheidet, die Anschlüsse von Passagieren bearbeitet und gemeinsam mit der ISS MGT-Flüge (Minimum Ground Time) definiert und koordiniert. Als zentrale Aufgabe gilt es, die gefällten Entscheide zu überwachen und bei Problemen den Ursprung zu finden. Im Folgenden werden die drei wichtigsten Aufgaben und Verantwortungen des Hub Controls näher beschrieben.

IR-Codes

Wie der Captain an jeder Station bei einer Verspätungen einen Delay Code vergibt, so tut dies auch das Hub Control für die Station Zürich. Im Gegensatz zu der Auswahlmöglichkeit des Captains im OMC hat das Hub Control aber 144 mögliche Delay Codes. Dadurch kann der Ursprung der Verspätung viel präziser benannt werden. Am Anfang steht immer die Informationssuche. Und die sei oft nicht sehr einfach, wie Riederer sagt: «Mag es für die Flight Crew klar sein, dass das Catering viel zu lange gedauert hat, wird mir die verantwortliche Person mitteilen, dass die Beladungsmannschaft mit einem Container im Weg stand und das Catering-Fahrzeug nicht an das Flugzeug kam.» In solchen Fällen gilt es, die Sichtweise aller Beteiligten einzuholen und aufgrund dieser Aussagen einen möglichst klaren Delay Code einzugeben.

Delay Codes sind aber keine reine Schuldzuweisung. «Wir wollen durch die Delay Codes Schwachstellen aufdecken und ein Signal an den Dienst-

leister senden, damit dieser den Service möglichst effizient durchführen und verbessern kann», so Riederer. Durch ein Bonus-Malus-System kann es in Extremfällen so weit kommen, dass eine Dienstleistung aufgrund grosser Verspätung oder schlechter Qualität nicht oder nur teilweise bezahlt wird. Verständlich, dass die Angestellten dadurch emotional unter Druck stehen. «Es ist schon passiert, dass Angestellte verschiedener Dienstleister weinend zu uns kamen. Diese Personen haben einen hohen Leistungswillen und sind deshalb manchmal auch dementsprechend enttäuscht, wenn sie von der Flight Crew auf die Verspätung etwas harsch hingewiesen werden», erklärt Riederer und fügt an: «Auch wenn Verspätungen ärgerlich sind und die Flugzeugbesatzung unter grossem Druck steht, sollte man nie vergessen, dass auch das Bodenpersonal diesen Druck sehr stark spürt und leistungsorientiert arbeitet.»

Anschlusspassagiere

Ein Flug ist 30 Minuten zu spät in Paris abgeflogen und steckt nun im Holding über Zürich. Die Kabinenbesatzung wird von Anfragen der Passagiere bezüglich ihrer Anschlüsse überrannt und fragt im Cockpit nach, ob man die letzte Anschlussinformation bestellen kann. Doch wer entscheidet, ob das Anschlussflugzeug auf den Passagier wartet oder nicht? «Grundsätzlich entscheidet immer der Operator des Outbound-Fluges», definiert Riederer die Antwort. Hat ein Swiss-Flug Verspätung und bringt einen Passagier, der auf einen Iberia-Flug wechseln sollte, so kann das Hub Control logischerweise keinen Einfluss darauf nehmen, ob die Iberia auf diesen Passagier wartet.

Die Connection Policy auf Swiss-Flügen hingegen ist klar definiert und wird vom Hub Control durchgesetzt. Grundsätzlich gilt, dass auf Zero-Delay-Flügen der Flug nicht verspätet wird, um auf Anschlusspassagiere zu warten. Wenn der Anschlusspassagier innerhalb von drei Stunden auf einen anderen Flug umgebucht werden kann, so wird der Anschlussflug ebenfalls nicht verspätet. Das Hub Control Center hat die Befugnis, auch Ausnahmen dieser Vorgaben durchzusetzen.

Estimated Time of Departure

Ein besonders heikles Thema ist das ETD-Management. Das Unverständnis im Cockpit ist manchmal gross. Unverständnis ist aber nicht selten verknüpft mit Unwissenheit. Dass dem Thema ETD grosse Bedeutung zukommt, bestätigt auch Riederer: «Kann eine ETD nicht eingehalten werden,

sollte das HCC kontaktiert werden, damit wir zeitgerecht ein neues ETD setzen können. Dadurch bleiben wir in Zürich im System erhalten und können eine grössere Verspätung verhindern.» Doch warum ist das ETD so wichtig?

Die ETD steht mit vielen Systemen in einer Beziehung. Ausgehend davon, dass wir am Flughafen Zürich stehen, hat es in erster Linie einen Einfluss auf das Departure and Arrival Traffic Management System (DARTS). Aus verschiedenen Faktoren, darunter der STD, errechnet dieses System eine Planned Take-off Time (PTOT) und daraus unter Berücksichtigung der Standard-Rollzeit vom Gate zur Startpiste eine Planned Off-block Time (POBT). Das System erwartet, dass wir zwei Minuten vor der publizierten STD/ETD die ATC nach der Departure Clearance anfragen. Tun wir dies nicht, errechnet das DARTS einmalig eine neue, um rund fünf Minuten verschobene PTOT bzw. POBT. Bleibt die Anfrage nach der Clearance erneut aus, so wird der Flug aus der Abflugfrequenz genommen. Der Flug wurde im System zu einer Variablen, weshalb er in der Kapazitätsrechnung nicht mehr erhalten bleibt. Wird die Clearance zu spät angefragt, so wird der Flug am Ende der Sequenz eingeordnet und wird erst dann freigegeben, wenn plötzlich eine Stelle in der Abflugsequenz frei wird.

Weiter wird ein Slot einer STD angepasst. Kann die STD nicht eingehalten werden, so verfällt der Slot. Erst durch das Setzen einer ETD kann erneut ein Slot angefragt werden. Geht die Flight Crew davon aus, dass die geplante STD nicht eingehalten werden kann und dadurch der Slot verfällt, kann das Hub Control ein ETD setzen. Dadurch laufen wir jedoch Gefahr, einen deutlich schlechteren Slot zu erhalten. Es gilt also, alles daranzusetzen, die STD/ETD einzuhalten und keinen neuen Slot anzufragen. Gerade erst vor Kurzem ist es in Brüssel passiert, dass wir den ersten Slot zwar noch knapp erreicht hätten, wir durch das Setzen eines schlechteren ETD aufgrund einer Umbuchung von Passagieren aber einen um eine Stunde schlechteren Slot erhalten haben.

BENUKO

BENUKO steht für Benutzerkonzept und beschreibt die optimale Standplatzbewirtschaftung aller Swiss-Flüge am Flughafen. Es wird von der Flughafen AG durchgeführt und lässt sich durch drei Grundsätze beschreiben:

- Je grösser der Flieger, desto eher steht dieser an einem Fingerdock.
- Umsteigewege für die Passagiere sollen möglichst kurz gehalten werden.
- Die offenen Standplätze sollen möglichst nahe am Flughafen-Hauptgebäude liegen.

Alle Schengen-Flüge sollten deshalb am Dock A stehen. Die Non-Schengen-Flüge der Kurzstrecke werden bevorzugt an den offenen C-Standplätzen geparkt, um zumindest den Weg des Passagierbusses zum Terminal möglichst kurz halten zu können. Die Langstreckenflüge werden am modernen Dock E abgefertigt. Da die Standplätze in Zürich sehr begrenzt sind, wird dieser Thematik eine hohe Priorität eingeräumt. Eine pünktliche Ankunftszeit ist deshalb nicht nur für die Passagiere wichtig, sondern auch für die Standplatzbewirtschaftung. Ist beispielsweise ein Langstreckenflugzeug deutlich zu früh, wird es teilweise bereits über dem Atlantik darüber informiert, ab wann der Standplatz im Dock E frei sein wird. So kann zum Beispiel die Geschwindigkeit reduziert werden, damit das Flugzeug nicht mit laufendem Triebwerk 20 Minuten auf einem De-Icing-Platz warten muss und dort unnötig Treibstoff verbrennt.

Langstreckenflugzeuge werden aufgrund ihrer längeren Bodenzeit in Zürich oft bei den Hangars geparkt, bis sie am Mittag wieder für den Abflug vorbereitet werden. Um die Kapazität des Flughafens zu steigern und um Standplatzkosten zu sparen, werden sie für eine Gebühr von 600 Franken zwischen den Positionen verschoben.

Prozesse standardisieren

«Wir würden sehr gerne noch mehr Verfahren standardisieren. Beispielsweise sehen wir beim Boarding noch viel Potenzial, um Zeit zu sparen», so Riederer. In 40 Minuten wird ein Turnaround in Zürich bewerkstelligt. Zwischen dem Anruf des M/C aus dem Fingerdock, dass die Crew für das Boarding bereit ist, und dem tatsächlichen Start des Boardings vergehen vier Minuten. «In Prozent ausgedrückt gehen uns dadurch zehn Prozent unserer Bodenzeit verloren. Für uns wäre ein automatischer Boarding-Prozess ideal», fügt Riederer an.

Das Prozess Manual des Flughafens Zürich ist voll mit standardisierten Prozessen und genauen Zeitplänen. Standardisierte Prozesse haben einige Vorteile anzubieten. Sie sind deutlich schneller und effizienter und dazu noch weniger fehleranfällig. Das Problem entsteht erst dann, wenn ein Zahnrad im System sich nicht richtig dreht und dadurch viele Prozesse ins Stocken geraten. «Solange alles läuft, kann durch standardisierte Prozesse viel Effizienz gewonnen werden», schliesst Riederer seine Führung durch das Airport Steering am Flughafen Zürich ab. •

Eisige Kälte

Beinahe jedem erging es schon so, dass er in weiter Ferne auf Leute traf, mit denen er sich nicht verständigen konnte. Schnell fühlen wir uns dann verloren und wissen nicht genau weiter. Schwieriger wird es, wenn wir für über 200 Passagiere verantwortlich sind und bei Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt und ohne Einreisepapiere im Nirgendwo Nordsibiriens Hilfe organisieren müssen. Eine fiktive Geschichte darüber, was so alles passieren kann ...

Text: Tobias Mattle

Wir sitzen im Cockpit und lassen es uns bei einer Tasse heissen Kaffees gut gehen. Regelmässig führen wir unsere Fuel Checks durch und diskutieren über die neusten Revisionen unserer Handbücher und die wirtschaftlich solide Lage der Swiss. Nichts deutet hier über den Weiten Sibiriens darauf hin, dass der Öldruck der Engine 1 stetig sinkt.

Master Warning

Plötzlich werden wir aus der gewohnten Umgebung aufgeschreckt und mit schrillen Warntönen auf das technische Problem hingewiesen. Nach dem Einstieg über «Power, Performance» spricht nach der «Analyse» nichts dagegen, das ECAM abzuarbeiten und die vom Computer vorgegebene Checkliste in eine «Action» umzuwandeln. THR Lever Idle, Engine Master Off. Triebwerk Nummer 1 ist abgeschaltet. Aus der aktuellen Position und im Abgleich mit dem Operational Flight Plan ist ersichtlich, wo sich der nächste STOPS Alternate befindet. Als sich dann auch noch ein leichter Ölgeruch im Cockpit bemerkbar macht, ist klar, dass wir auf den nächstgelegenen Alternate ausweichen.

Sibirische Kälte

UOOO. Oder anders gesagt: Norilsk Alykel. Dieser Flughafen, im hohen Norden des mittelsibirischen Berglands gelegen, wird als unser Ausweichflugplatz ausgewählt, und wir beginnen mit der Anflugvorbereitung. Als wir bereits in der Nähe der Stadt Norilsk sind, wird die Sicht zunehmend schlechter. Ein unangenehmer Geruch macht sich in der Kabine breit, und der Dunst entpuppt sich als feine Abgaspartikel aus den Schornsteinen der MMC Norilsk Nickel-Betriebe. Als eines der weltweit grössten Nickelabbaugebiete wird die Region von diesem Metall stark geprägt.

Östlich des Flughafens erkenne ich die Silhouette der Stadt Norilsk. Wie ein Labyrinth ziehen sich die Plattenbauten um den Stadtkern und bieten den rund 150 000 Einwohnern einen Platz zum Leben. 80 Prozent der Arbeitnehmenden in dieser Stadt arbeiten beim oben genannten MMC Norilsk Nickel-Betrieb. Diese Firma zeichnet denn auch das Profil von Norilsk. Um die ganze Stadt reiht sich Schornstein an Schornstein, und der weiße Rauch legt sich in der Umgebung auf den Boden und färbt ihn pechschwarz. Leicht verständlich, dass diese Stadt unter Stalin ursprünglich als Arbeitslager für Gefangene konzipiert war.

Runway 01

Der Flughafen bietet uns hingegen eine gute Anflugmöglichkeit. Die Piste ist mit 3430 Metern lang genug für unseren Airbus 340, und wir fliegen aus südlicher Richtung auf die Piste 01 an. Ursprünglich als Luftwaffenstützpunkt für sowjetische Bomber konzipiert, die über den Nordpol Ziele in Nordamerika angreifen sollten, verfügt der Flughafen mit einer ILS über eine gute Anflughilfe. Es ist kurz nach 13 Uhr Ortszeit. Doch die Tage nahe am Polarkreis sind kurz, und die Sonne steht schon tief. Auch die Feuerwehr am Flughafen ist mit Stufe 8 gut ausgerüstet. Wir benötigen mit dem Airbus 340 auf STOPS Alternates eine Rescue and Fire Fighting Category der Stufe 4 (siehe Kasten) und sind komfortabel gesichert. Obwohl die Piste nicht mehr den besten Eindruck hinterlässt, erfolgt die Landung problemlos.

Welcome to Russia

Da die anderen Triebwerke störungsfrei funktionieren und wir das Flugzeug ohne Probleme manövrieren können, entscheiden wir uns, bis auf das Vorfeld zu rollen. Da es nur einen Taxiway gibt, der uns zu unserem Standplatz führen kann, erübrigt sich die ansonsten eher umständliche Kommunikation mit dem Fluglotsen. Am Standplatz ordere ich über das Public Adress System: «Cabin Crew, yellow door selector disarmed.» Kurz darauf öffnet sich die vordere Tür, und die kalte sibirische Luft strömt in das Flugzeug. Nebst einem Ground Handling Agent wartet auch schon eine Horde Beamte auf uns. Bis jetzt haben wir uns strikt an die Vorgaben gehalten und das Flugzeug sicher auf dem Flughafen Norilsk Alykel gelandet. Was jetzt beginnt, steht so klar in keinem Buch.

Sprachbarriere

Die erste Anspannung hat sich gelöst. Wir sind gut und sicher wieder auf der Erde gelandet, und es besteht keine Gefahr mehr. Doch bereits mit

dem Ground Handling Agent ist eine Kommunikation auf Englisch nur sehr schwer möglich. Nur einen Meter dahinter stehen Beamte. Wir deuten die aufgeregten Handbewegungen als ein Zeichen dafür, dass sie Informationen über die Passagiere und die Aufenthaltsdauer benötigen. Über das Flugzeughandy erreiche ich die ELS in Zürich, die uns mit allen Informationen bezüglich des Flughafens versorgen. Aufgrund der technischen Schwierigkeit wird schnell klar, dass ein Weiterflug Richtung Zürich in den nächsten Stunden nicht möglich sein wird. Die wichtigsten Aufgaben müssen nun von uns erledigt werden: Der Captain hat mittlerweile einen Passagier für die Übersetzung zu Hilfe genommen und bespricht mit dem Handling Agent die Möglichkeiten. Werden die Passagiere mit anderen Linieneinflugzeugen nach Moskau gebracht oder will man die Passagiere in einem Hotel unterbringen, bis das Flugzeug repariert ist? Können die Passagiere die Einreisebestimmungen überhaupt erfüllen? Sind genügend Hotelbetten frei, damit jeder Passagier ein Bett erhält? In welchem Zeitraum kann das Flugzeug wieder flugtüchtig gemacht werden? In enger Zusammenarbeit mit dem Handling Agent und der ELS in Zürich werden diese Fragen bearbeitet, während ich die Kreditkarte für Betankung bereitlege, versuche, dem Techniker den Defekt zu erklären, einen Operational Flight Plan vom Flight Dispatch ordere sowie einen Überblick über die Wettersituation der folgenden Tage erhalte.

Umbuchung

Aufgrund schwieriger Einreisebestimmungen – die Stadt Norilsk ist für Touristen gesperrt – entscheidet sich die ELS in Zürich für eine Umbuchung der Passagiere auf einen Inlandflug. Noch an diesem Tag geht ein Flugzeug der S7 Airlines nach Moskau sowie eines der Fluggesellschaft Rossyia nach St. Petersburg. Dort können sie wiederum auf reguläre Flüge der Swiss gebucht werden und kommen so nach Zürich. Mehrere Techniker aus Zürich werden mit Reparaturmaterial zu uns nach Norilsk geflogen, um das defekte Flugzeug zu reparieren. «Spätestens morgen Nachmittag sollte das Flugzeug wieder startbereit sein», meint der Mitarbeiter der ELS am Telefon.

Während sich die Kabinencrew um das Wohl der Passagiere kümmert, versuche ich eine Unterkunft für die nächste Nacht zu organisieren. Die ELS in Zürich hat uns ein Sondervisum organisiert, das uns eine einmalige Übernachtung am Flughafen in Norilsk ermöglicht. Das Flughafenhotel verfügt über 32 Zimmer. Glücklicherweise seien noch über 20 Zimmer frei, sodass jedes der 13 Besatzungsmitglieder ein eigenes Zimmer erhält.

Check-in

Die Passagiere sind mit dem Gepäck bereits auf dem Weg Richtung Westen, während wir uns noch immer um die Formalitäten kümmern. Es wird 19 Uhr, bis wir vorbei am Grenzschutz im Terminal des Flughafens direkt in die Hotellobby gelangen. Es hätte schlimmer sein können. Der Flughafen wurde vor wenigen Jahren renoviert, und mit ihm wurde das Hotel auf einen modernen Stand gebracht. Ganz auf Geschäftskunden ausgerichtet, sind die Zimmer einfach, aber funktional eingerichtet. Man merkt, dass Norilsk wohl mehrheitlich von Geschäftspartnern der Norilsk Nickel-Betriebe aufgesucht wird. Das Einschlafen fällt nicht schwer. Seit einigen Stunden hat die arktische Nacht die Region wieder fest im Griff, und die Aufregung des Tages hat sich in eine wohlige Müdigkeit gewandelt.

Dasvidaniya

Um 9 Uhr klingelt der Wecker. Das Aufstehen fällt schwer, denn noch immer herrscht draussen die Dunkelheit. Das fade Frühstück lasse ich getrost aus. Es hat noch einige Sandwiches an Bord. Kurz vor 10 Uhr Lokalzeit trifft sich die Crew in der Hotellobby. Am Flughafen sind bereits die Techniker am Werk und haben eine defekte Ölleitung identifiziert. «Eine relativ kleine Sache», wie uns der Mechaniker versichert. In rund drei Stunden seien wir abflugbereit. Diese Zeit überbrücken wir im Flugzeug. Die APU läuft auf Hochtouren, denn es herrschen bei Sonnenaufgang -21 Grad. Inzwischen hat sich der Station Manager aus Moskau beim Ground Handling Agent hier in Norilsk gemeldet. Diese hilfreiche Stütze sorgt dafür, dass wir mit allen Flugunterlagen versorgt werden und die Flugplanung ohne Probleme verläuft. Knapp vor 14 Uhr heben wir mit dem Airbus 340 wieder ab. Die Sonne sendet ihre letzten Strahlen über den Horizont, bevor die Nacht Norilsk wieder hat. Ich bin froh, nicht länger in dieser trostlosen Landschaft bleiben zu müssen •

Rescue and Fire Fighting Services (RFFS) beschreibt die von der ICAO erlassene Gesetzgebung, die besagt, dass alle Flughäfen weltweit über eine Feuerwehr verfügen müssen und diese nach bestimmten Kriterien kategorisiert wird. Die ICAO Regulations sind im Annex 14, Volume 1 - Aerodrome Design and Operation - zu finden. Laut diesen Regeln muss die Feuerwehr eines Flughafens innerhalb von drei Minuten am Flugzeug erscheinen können. Dies umfasst die Zeitspanne vom ersten Aufruf bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Feuerwehr mit der Löschaktion beginnen kann. Diese Anforderung

rung gilt nur bei guten Wetterbedingungen. Infolgedessen müssen grosse Flughäfen mehrere Feuerwehrationen am Flughafen verteilt haben. Die Flughafenfeuerwehr verfügt über weiter gehendes Training im Umgang mit Löschmaterial, das zur Bekämpfung eines Flugzeugbrands benutzt wird. Die Kategorien beschreiben die zur Verfügung stehenden Mittel und die Fähigkeit, auch grosse Flugzeugbrände effizient bekämpfen zu können. Die Kategorie 1 umfasst ein Flugzeug kürzer als neun Metern, mit einem Rumpfdurchmesser von maximal zwei Metern. Die höchste Kategorie 10 gilt für Flugzeuge länger als 76 Meter mit einem Rumpfdurchmesser von nicht mehr als acht Metern. Als Vergleich hierzu die Abmessung der Antonov An-225: Sie hat eine Länge von 85 Metern, gegenüber einem maximalen Rumpfdurchmesser von 6,4 Metern. Sie wäre demnach in Kategorie 10 einzureihen. Damit der Flughafen für die entsprechende Kategorie ausgerüstet werden kann, werden der jeweiligen Kategorie verschiedene Vorgaben bezüglich Feuerwehrausrüstung zugeteilt. Hierzu gehörten die Totalmenge an Wasser, Menge an zusätzlichem Löschmittel, Feuerwehrfahrzeuge und Löschkapazität pro Minute. Für die Kategorie 1 braucht ein Flughafen ein Feuerwehrfahrzeug mit 230 Litern Wasser Totalkapazität, 45 Kilogramm zusätzlichem Löschmittel und einer Löschkapazität von 230 Litern pro Minute. Analog dazu die Kategorie 10: Es müssen drei Löschfahrzeuge mit einer Gesamtwassermenge von 32 300 Litern, 450 Kilogramm zusätzlichem Löschmittel und einer Löschkapazität von 11 200 Litern pro Minute zur Verfügung stehen.

Die meisten Feuerwehren auf grossen Flughäfen übertreffen diese Bestimmungen deutlich. Nicht selten gelten solche Einsatzstellen auch als zentrale Feuerwehr für die umliegende Region. Die Flughafenfeuerwehr Zürich heisst offiziell «Berufsfeuerwehr Nord». Sie ist für den Feuerschutz auf dem Flughafengelände verantwortlich, unterstützt nach Möglichkeit aber auch die umliegenden Gemeinden. Als Voraussetzung für die Operation mit dem Airbus 380 am Flughafen Zürich muss die Berufsfeuerwehr Nord die RFFS-Kategorie 10 abdecken. Fünf moderne Flugfeld-Löschfahrzeuge des Typs Z 8 haben eine gemeinsame Wasserkapazität von 62 500 Litern und können pro Minute gemeinsam 30 000 Liter abgeben. Jede Z 8 verfügt zudem über 1500 Liter Schaumextrakt, 500 Kilogramm Pulver und 270 Kilogramm CO₂. Damit deckt die Flughafenfeuerwehr Zürich, vereinfacht gesagt, mehr als die doppelte Kapazität der RFFS-Kategorie 10 ab. Ein weiteres Flugfeld-Löschfahrzeug des Typs Kronenburg, das bereits über 15 Jahre im Dienst ist, wird als Reservefahrzeug genutzt.

Piloten-Nannies

VIPs oder Schwerverbrecher haben sie, Piloten neuerdings auch. Die Frage, warum Besatzungen einen «Escort» brauchen, ist nur in Form einer Glosse zu beantworten.

Text: Peter Tilly

Wenn der Schriftgrad in einem Dokument nach unten angepasst werden muss, damit alle wichtigen Vorgesetzten auf einer Linie unterschreiben können, ist die Nachricht von höchster Wichtigkeit. So geschehen am Abend vor Weihnachten. Zwei «Heads» und zwei «Postholder» teilten mir mit, dass es in Genf einen neuen Escort-Service gibt. Eine doch eher ungewöhnliche Nachricht an einem so heiligen Abend. Ein origineller Weihnachtsbonus für männliche Swiss-Angestellte oder gar ein Gutschein für eine klitzekleine Kadersünde (fest gebucht, no downgrade)? Meine Neugierde war geweckt!

Alles im Dienste der Safety

Doch oha, Lätz! Da gings um etwas sehr Ernstes. Mit Escort (nicht zwingend weiblich, jung, mit hohen Absätzen oder gertenschlank) wird in Zukunft in Genf das einzelne Crew Member zum Arbeitsgerät begleitet. Das nenne ich Service! Der Hintergrund ist – wie könnte es auch anders sein – der 11. September 2001. Die internationalen Verwaltungsangestellten (Zuverlässigkeitsüberprüfung?) zerbrachen sich die Köpfe und fragten sich, wie die Zivilluftfahrt besser geschützt werden kann. Dass da auch die Piloten ins Fadenkreuz kamen, lag auf der Hand. Die Damen an den Sicherheitschleusen sind noch die einzigen weiblichen Wesen, vor denen wir uns ganz legal entblößen dürfen. Who cares? Wir haben uns daran gewöhnt, wir tragen es mit Fassung.

Sicherheit ist ein Prozess, der stetig hinterfragt werden muss. Das ist geschehen, und es gibt tatsächlich neue Erkenntnisse!

Piloten sind zuverlässig

Eine gute Nachricht voraus: Wenn Sie Inhaber eines gültigen Besatzungsausweises sind, gelten Sie als zuverlässig. Das findet nicht nur Ihr Arbeitgeber, sondern auch die Europäische Union. Wer die Europäische Union kennt, der weiss, dass solche Komplimente nicht leichtfertig ausgesprochen werden. Nach unzähligen Sitzungen, Kommissionsessen, Diplomatentreffen,

Juristenstreitereien, politischen Wendemanövern, Stellungnahmen der Fachverbände, Anhörungen der Ausschüsse und Umformulierungen fand das Lob am 11. März 2008 den Weg in einen Gesetzestext. Selbstverständlich nicht ohne Bedingungen. Als zuverlässig gilt nur, wer die Zuverlässigkeitsprüfung bestanden hat. Doch dazu später.

Händchen haltende Nannies

Das in über 20 Amtssprachen übersetzte Gesetz bekam die Nummer 300/2008 und heisst im Amtsdeutsch «Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung 2320/2002». Angeber lesen es in Englisch, ich bevorzugte Deutsch.

Ganze 24 Artikel wurden formuliert, um die Sicherheit unseres Arbeitsumfelds zu verbessern. Ich lese da von Inspektionen, verbotenen Gegenständen und potenziell gefährlichen Fluggästen. Doch ich lese nichts von einem Escort-Service.

Von deren Wirkung sind die Flughafenverantwortlichen in Genf aber überzeugt. Es wird in Cointrin per sofort vorgeschrieben, dass Flugbesatzungen nicht ohne Händchen haltende Nanny zum Flugzeug gehen dürfen. Unbegleitet spazieren? Undenkbar! Genf kann eine konstante Überwachung der Strecke zwischen Ausgang und Flugzeug nicht garantieren. Ein unhaltbarer Zustand, viel zu gefährlich und extrem risikoreich! Darum werden Besatzungsmitglieder – Voraussetzung: eine bestandene Zuverlässigkeitsprüfung! – von einem Mitarbeiter des Flughafens – Voraussetzung: eine bestandene Zuverlässigkeitsprüfung! – an unser Arbeitsgerät begleitet. Ein Mini-Marsch der Zuverlässigen.

Lang leben die Zuverlässigen!

Lese ich als Nichtjurist aber die Nummer 300 aus dem Jahre 2008 genauer, finde ich die interessanten Details im Anhang. So meint der Gesetzestext (Anhang in Artikel 1.2): «Vor Ausstellung eines Flugbesatzungs- oder Flughafenausweises, der den ...» – und jetzt kommt's! – «... unbegleiteten(!) Zugang zu Sicherheitsbereichen ermöglicht, müssen die betroffenen Personen, einschliesslich der Flugbesatzungen, eine Zuverlässigkeitsprüfung durchlaufen haben.» Irgendein Unzuverlässiger will uns Zuverlässige hier zum Narren halten!

Übrigens, wer gegen dieses Gesetzeswerk verstösst, muss mit harten Sanktionen rechnen. Sanktionen müssen – so Artikel 21 – wirksam, verhält-

nismässig und abschreckend sein. Man darf die ersten zwei Punkte mit dem Leuchtstift hervorheben. Da bleibt mir nur ein Schmunzeln ... •

Was macht eigentlich ... Peter Küng 1?

«Mechaniker gesucht! Keine Entlohnung – Spass garantiert!», das versprach eine Anzeige in der «Aargauer Zeitung» vom 25. November 1997. Peter Küng 1, erst seit ein paar Monaten pensioniert, stachen diese Zeilen ins Auge. Ein grosses Abenteuer nahm seinen Anfang.

Interview: Peter Tilly

Es ist einer dieser Tage, an denen Piloten froh sind, wenn kein Flugdienst auf dem Programm steht. Seit den frühen Morgenstunden schneit es ununterbrochen, und die knapp 15 Zentimeter Neuschnee verwandeln die Strassen in Bobbahnen. Zum Glück gibt es den öffentlichen Verkehr, und zum Glück wohnt mein Interviewpartner nur ein paar Haltestellen von mir entfernt. Die Station Hammerguet kommt näher, Peter erwartet mich auf dem Perron. Der Puls steigt, ich bin etwas nervös, schliesslich treffe ich nicht jeden Tag auf einen Weltrekordhalter.

«**Rundschau**»: Gratuliere zum Weltrekord! Das druckfrische Diplom der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) ist vor wenigen Augenblicken mit der Post geliefert worden. In welcher Disziplin bist Du Weltrekordhalter?

Peter Küng: Ich halte seit Oktober 2010 den Geschwindigkeits-Weltrekord mit fliegendem Start über einen Kilometer in der Kategorie «Seitenwagen 750 ccm».

«**RS**»: Und was zeigte der Tacho bei der Rekordfahrt an?

P.K.: Die neue Rekordmarke liegt bei 226,750 km/h. Das ist keine Höchstgeschwindigkeit, sondern der Durchschnitt aus mehreren Läufen. So ein Weltrekordversuch ist durch die FIM strengstens geregelt. Das sind Vorschriften wie in der Fliegerei!

«**RS**»: Du bist im Januar 70 Jahre alt geworden. Ist das nicht ein bisschen spät für eine Motorsport-Karriere?

P.K.: Ich bin kein Rennfahrer und bestreite auch keine Rennen. Der Weltrekordversuch war eine einmalige Angelegenheit. An diesem Tag ging es nicht primär um mich, sondern um andere Fahrer. Ich war der Organisator des Anlasses. Dass ich mich auch auf eine Maschine setzte, war vorher geplant. Ich bin seit 2007 Inhaber einer Rennlizenz. Der Weltrekordversuch

findet auf einer geraden Strecke statt, und man befindet sich alleine auf der Strecke. Das Risiko war minim.

«RS»: Mit fast 230 Sachen ein paar Zentimeter über den Asphalt zu schweben, ist nicht jedermanns Sache. Hast Du keine Angst gehabt?

P.K.: Angst nicht, Respekt schon. Ich weiss nicht, ob ich während der knapp 16 Sekunden der Weltrekordfahrt einmal geatmet habe.

«RS»: Und wie steht Deine Frau dazu?

P.K.: Sie hat sich mit mir gefreut und ist auch stolz auf den Rekord. Doch als ich mich einmal als Beifahrer betätigte, hörte das Verständnis bei ihr auf.

«RS»: Wie bist Du eigentlich zum Seitenwagensport gekommen?

P.K.: Ein Flair für Motoren und Maschinen hatte ich schon immer. Eigentlich hatte ich geplant, nach der Pensionierung bei der Swissair Oldtimer zu restaurieren. Fünf Stück in unterschiedlichem Zustand standen in meiner Garage. Am 25. November 1997 sah ich in der «Aargauer Zeitung» dieses kleine Inserat, in dem ein Seitenwagenteam einen Mechaniker suchte. Ohne Entlohnung, aber mit Spassgarantie. Ich meldete mich als Einziger, bekam den Job und war fortan Mechaniker des «Teams Schröder».

«RS»: Wie stark war Dein zeitliches Engagement?

P.K.: Peter Schröder fuhr ab 1997 Weltmeisterschaftsläufe. Es wurde ein entsprechender Aufwand betrieben. Die Rennen fanden in Europa, aber auch in Übersee statt. Gerne erinnere ich mich an die Rennen in Kyalami und in Australien.

«RS»: Was waren Deine Aufgaben im Team?

P.K.: Ich begann als normaler Mechaniker. Schnell hat sich aber gezeigt, dass ich beim Einstellen und Tunen der Motoren ein geschicktes Händchen hatte. Damals fuhr man mit Zweitaktmotoren, und diese waren schwierig einzustellen und äusserst anfällig.

«RS»: Tunen – oder «Frisieren», wie man früher sagte – ist aufwendig, teuer und braucht ein unheimliches Know-how. Überfordert das nicht die finanziellen Möglichkeiten eines kleinen Teams?

P.K.: Ja, dem ist so. Zum Glück hat aber ein Umdenken stattgefunden. Waren die Seitenwagen-Motorräder früher alles Unikate, deren Motoren aus

kleinen, hochspezialisierten Firmen stammten, ist das heute viel stärker reglementiert. Aktuell dürfen nur Serienmotoren eingebaut werden, also solche, die in handelsüblichen Motorrädern verwendet werden. Veränderungen oder Leistungssteigerungen sind kaum mehr erlaubt. Einzig bei der Einstellung der Elektronik und der Ventilsteuerung werden den Mechanikern noch ein paar Freiheiten gewährt. Das alles senkt die Kosten enorm.

«RS»: Was haben die Motoren für Leistungsdaten?

P.K.: Das sind 1000-Kubikzentimeter-Motoren mit ungefähr 180 PS. Das Seitenwagengespann wiegt leer 220 Kilogramm. Ein beeindruckendes Leistungsgewicht.

«RS»: Du bist bei verschiedenen Teams als Tuner und Mechaniker aufgeführt. Was sind Deine Hauptaufgaben, wenn am Motor so gut wie nichts mehr gemacht werden darf?

P.K.: Die Einstellung des Chassis ist umso wichtiger geworden. Das sind Arbeiten, die vor der Saison erledigt werden und ziemlich aufwendig sind.

«RS»: Du bist nicht nur Mechaniker, Tuner und Fahrer. Bei einem Frauenteam agierst Du als Team Manager. Wie genau bist Du in dieses Projekt involviert?

P.K.: Das ist eine lange Geschichte. Vor ein paar Jahren hatte ich die Gelegenheit, in England ein 750-Kubikzentimeter- Seitenwagenmotorrad zu kaufen. Da heute nur noch 1000-Kubikzentimeter-Motoren in den Einsatz kommen, war die Maschine auch relativ günstig. Zusammen mit meiner Beifahrerin Sophie Kirchhofer, mit der zusammen ich den Weltrekord erzielte, fuhr ich trainingshalber über Rennstrecken. Im letzten Jahr wurde die Idee eines Frauenteam geboren. Sophie Kirchhofer, die selber gerne mit einer Honda CBR 600RR über Rennstrecken braust, ist die Fahrer, Anna Burkard ist die Sozia. Ich stelle dafür meinen Seitenwagen zur Verfügung. Das Frauenteam startet 2011 voraussichtlich in der Deutschen Meisterschaft (IDM Sidecars).

«RS»: Haben die zwei Damen mit der 750er-Maschine überhaupt eine Chance?

P.K.: Wir sind daran, einen grösseren Motor einzubauen. Die Spiesse sind dann gleich lang, die Männer müssen sich also warm anziehen!

«RS»: Bringt man für so ein Projekt noch genügend Sponsorengelder zusammen?

P.K.: Es wird schon schwieriger. Beziehungen sind sehr wichtig, und man muss dem Sponsor auch etwas bieten. Ein reines Frauenteam ist im Seitenwagen-Rennsport immer noch etwas Exotisches. Dank der Tatsache, dass mit Sophie eine ausgezeichnete Fahrerinnen und mit Anna die wohl erfolgreichste und erfahrenste Beifahrerin im Team sind, dürfen wir nächstes Jahr ansprechende Resultate erwarten.

«RS»: Und wie macht ihr vor der Saison auf euch aufmerksam?

P.K.: Mit einem Weltrekord!

«RS»: Dann war der Weltrekord eine Werbeaktion?

P.K.: Nein, natürlich nicht. Das war eine ernste und aufwendige Veranstaltung. Natürlich wurde ein Weltrekord angestrebt, um das mediale Interesse zu wecken, was uns auch gelungen ist. Sophia und Anna sind übrigens seit dem 7. Oktober 2010 Inhaberinnen von zwei Weltrekorden. Mehr zum Team erfahren Interessierte unter <http://www.pkm-racing.ch/>.

«RS»: Und wie sehen deine Zukunftspläne aus?

P.K.: Die nächste Saison werde ich das Damenteam als Team Manager begleiten. Weiter als über das Jahr 2011 hinaus möchte ich noch nicht planen. Aber vielleicht findet sich unter meinen jüngeren Kollegen ja ein motorsportbegeisterter Nachfolger?

«RS»: Was ist eigentlich mit den Oldtimern passiert, die Du vor der Pensionierung gekauft hast?

P.K.: Zeit für das Restaurieren fand ich nicht. Darum habe ich mich von den meisten Modellen getrennt.

«RS»: Das provoziert natürlich eine Anschlussfrage: Was stehen für Trouvailles in Deiner Garage?

P.K.: Ich habe einen schön restaurierten MG TD, Jahrgang 1950, und einen Oldsmobile F-85 Cabriolet, Jahrgang 1963.

«RS»: Wenn ich deine Bücherwand betrachte, sehe ich nicht nur Bücher über den Rennsport, sondern auch viel Literatur über das Fliegenfischen. Ist das auch ein Hobby von Dir?

P.K.: Und wie! Früher reiste ich selten ohne meine mobile Fischerrute. Während der Rotationen besuchte ich in den Freitagen die besten Fischgründe weltweit. Gerne erinnere ich mich an die Ausflüge zu den Hochplateaus in Sri Lanka oder zu den Fischgründen in Upstate New York.

«RS»: Hast du noch Kontakt zur Fliegerei?

P.K.: Nach der Pensionierung habe ich meine aviatischen Lizenzen verfallen lassen. Ich habe noch Kontakt zu einigen Kollegen aus meiner Zeit. Und dank der AEROPERS und der «Rundschau» bekomme ich noch mit, wo Euch der Schuh drückt. Alles verstehe ich allerdings nicht mehr. Sei es der neueste «Aviation Speak» oder der rüde Umgang mit dem fliegenden Personal.

«RS»: Wir auch nicht, das kann ich Dir versichern! Vielen Dank für das Gespräch!

Aus der Küche duftet es herrlich. Iris nimmt die selbst gemachte Quiche Lorraine aus dem Ofen und streut Basilikum über die Tomatensuppe. Peter entschwindet im Keller und kehrt Minuten später mit einem edlen Weisswein aus der Bordeaux-Region zurück. Nach so einem rasanten Interview knurrt der Magen kräftig. Die Suppe ist ein Traum, der Salat raffiniert gewürzt und die Quiche so lecker, dass ich mir das Rezept notieren muss. Bei der selbst zubereiteten Caramel-Crème musste ich zweimal zugreifen. Ein Lob an die Köchin und ein grosser Dank für die Gastfreundschaft! •

Peter Küng: Als gelernter Maschinen- und Automechaniker begann er in den 60er Jahren das Studium am Technikum Biel in der Abteilung Automobiltechnik. Parallel dazu beendete er die Ausbildung zum Militärpiloten und flog in der Staffel 19 den Venom (DH-112). In den späten 60er Jahren brauchte die Swissair Piloten für ihre Expansion. Peter folgte dem Ruf der Linienfliegerei, brach sein Studium nach bestandem Vordiplom ab und trat 1968 in die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) ein. Es folgten sechs Copiloten-Jahre auf der CV-440, der DC-9 und der DC-8. Als Captain flog Peter DC-9, DC-8, A310 und zum Schluss den Jumbo (B-747). Im Jahre 1996 wurde Peter pensioniert, liess seine Pilotenlizenz verfallen und wendete sich seinen Hobbys zu.

Adam und die Geige

Nach dem Buch das Singspiel und dann der Film. Die kreativen Ideen scheinen First Officer Andrea Semadeni nicht auszugehen. Mitte November hatte das von Andrea geschriebene Stück Weltpremiere in Chur.

Text: Peter Tilly

Am Anfang waren drei Lehrer, ein Grill und eine zündende Idee. Sechs Jahre später sitze ich im Brandissaal B12 in Chur und warte gespannt auf die Aufführung des Singspiels «Adam». Einer der drei Lehrer hat mich wenige Minuten zuvor im Foyer herzlich begrüsst. Er heisst Andrea Semadeni, fliegt bei der Swiss als First Officer und hat die literarische Vorlage für das Singspiel geschrieben (siehe Buchkritik in der «Rundschau» 2/09).

Drei Säulen

Der Saal füllt sich. Bis zur Aufführung bleibt noch etwas Zeit. Ich blättere im Programmheft und erfahre dabei viel über Adam. Adam ist nicht nur ein Buch und Singspiel, Adam ist ein künstlerisches und didaktisches Grosprojekt. Das Fundament bildet Semadenis Buch, das 2008 im Novum Verlag erschien. Mit dem Singspiel, das am 19. November 2010 Premiere hatte, wurde der nächste Schritt realisiert. Um den künstlerischen Teil standesgemäss abzuschliessen, ist die Verfilmung der Geschichte geplant. Die drei Freunde Andrea Semadeni, Flurin Fetz und Urban Derungs wären keine richtigen Lehrer, hätten sie nicht noch ein didaktisches Element eingebaut. Ein Lehrmittel für Schulen, basierend auf dem Buch, steht kurz vor der Veröffentlichung.

Viel Arbeit

Das Programmheft gibt Einblick in die aufwendigen Vorbereitungen. Das Buch zu schreiben sei das eine, aber diese Geschichte auf die Bühne zu bringen etwas ganz anderes, meint Semadeni zu der Vorbereitung. Mehrmals musste das Libretto angepasst und die Geschichte umgeschrieben werden. Dabei den Plot des Buchs nicht allzu sehr zu verlassen sei ihm nicht immer leichtgefallen. Während Semadeni mit den Wörtern jonglierte, komponierte Urban Derungs den Klangteppich. Er teilte die Musik in drei Gruppen ein: in live gesungene und gespielte Musik, in Szenestücke, die er am Computer komponiert hat und in Soundcollagen, die bei ausgesuchten

Szenen im Hintergrund gespielt werden. Derungs bezog sich beim Komponieren auf die 24. Caprice von Paganini. Manchmal seien die Bezüge sehr offensichtlich, doch oft handle es sich nur um Fragmente, die für ein Stück verantwortlich seien, schrieb der Komponist im Programmheft. Wort und Musik brachte der Dritte im Bunde auf die Bühne. Flurin Fetz stellte den Chor zusammen und übte mit den Sängerinnen und Sängern die Stücke ein. Er erzählt im Programmheft von den monatelangen Proben und lobt die Begeisterungsfähigkeit und Hingabe seiner jugendlichen Chormitglieder. David Flepp vervollständigte die Truppe und formte als Regisseur aus den Tönen und Worten Bilder.

Das Licht im Saal wird dunkel. Ich freue mich auf die Vorstellung mit den durchschnittlich 14-jährigen Schülerinnen und Schülern, unterstützt vom einem etwas älteren Chor.

Von «AC/DC» zu Paganini und zurück

Paganini himself, gespielt von Kurt Grünenfelder, betritt die Bühne und verzaubert eine Geige, die das Leben von Adam verändern wird. Die Zuschauer erleben Adams Transformation hautnah. Vom Hardrocker zum Geiger, vom Revoluzzer zum Streber. Adams Freundin Saba ist betrübt, seine Eltern sind verunsichert, und die Freunde machen sich über den Junggeiger lustig. Auf Gregor Juon ist die Hauptrolle richtiggehend zugeschnitten. Die kleine Bühne im Brandissaal wird Schauplatz eines Geigenwunders, aber auch eines pubertären Beziehungsdramas. Immer wieder kommt der stimmungswaltige Chor dazwischen und steigert die Dramatik. Als Saba, gespielt von Luana Pizzolante, ihren Liebeskummer mit einem Solo kundtut, bleibt im Saal kein Auge trocken. Nach gut zwei Stunden fällt der Vorhang. Der Applaus will nicht verklingen, und die Zuschauer freuen sich über einen mehr als gelungenen Theaterabend.

Würste für Chur

Wie in anderen Theaterstädten, beginnen und enden die Vorstellungen auch in Chur im Foyer bei Alkohol und Canapés. Darsteller, Produzenten und Musiker wurden mit Lob überhäuft, und alle waren sich einig, dass sich der abendliche Ausflug ins Theater mehr als gelohnt hat. Es bleibt zu hoffen, dass dieses Singspiel zukünftig auch in anderen Orten zu sehen ist und den Churer Lehrern die Würste nicht ausgehen. Grillabende, die solche Ideen hervorbringen, muss es mehr geben! So macht Theater Spass – Kompliment, Andrea! Weitere Informationen zum ganzen Projekt unter:

<http://www.adam-projekt.ch/> •

Der heimtückische Flugbon

Dr. Lorenz Stäger, Altphilologe und Autor, schreibt in loser Folge auch für die «Rundschau». Er holt hier eine schöne Geschichte für uns aus dem Swissair-Archiv. Wir schreiben das Jahr 1936. Lesen Sie von Direktor Walter Mittelholzer als Eheberater.

Text: Dr. Lorenz Stäger

75 Jahre sind es her. «Les fameux avions DOUGLAS sont en service sur les grandes lignes internationales de la SWISSAIR.» So wirbt der Swissair-Flugplan von 1936. Die hochmoderne DC-2 mit Platz für 14 Passagiere war imstande, mit nur einem der beiden 700 PS starken Motoren zu starten und zu steigen. Und ausserdem: «Latest wireless devices and automatic pilot. The cabins are heated, excellently ventilated and soundproof.» Deshalb waren «Ermüdungserscheinungen bei den Fluggästen auf einem rund dreistündigen Flug in einer sehr bequemen Kabine, betreut von einer Stewardess, die auch Erfrischungen verabreichte, kaum noch zu befürchten» (E. Tilgenkamp, Schweizer Luftfahrt). Eine Pioniertat war, dass seit dem 15. Dezember 1935 ganzjährig geflogen wurde. Wintersportler aus London brauchten weniger als fünf Stunden von der Victoria-Station bis zum Zürcher Hauptbahnhof. Dort stiegen sie in den Zug um und erreichten St. Moritz rechtzeitig vor dem Dinner. London—Zürich war die Paradenstrecke: 700 Kilometer ohne Zwischenlandung und erst noch «im planmässigen Verkehr über das Meer». Manchmal waren drei der vier DC-2 am selben Tag nach London unterwegs, während die langsameren Maschinen der Imperial Airways fast leer waren (C. Riess, Swissair). Laut Riess war der lukrative Direktflug eine Folge der Weigerung Frankreichs, der Swissair für die Etappe Paris—London kommerzielle Rechte zu erteilen! Die «grossen internationalen Linien» der Swissair führten übrigens nach Paris, London, Berlin und Wien.

In diesem fliegerischen Umfeld erhielt Walter Mittelholzer, damals zusammen mit Balz Zimmermann einer der beiden Direktoren der Swissair, einen heute beinahe rührend anmutenden Brief. Stoff für eine Doku-Soap. Es war einmal ein gut betuchter Kunde. Der liebte ein Fräulein. Pech war, dass er noch verheiratet war, dies aber der Verehrten verschwiegen hatte. Um ihre Zuneigung zu gewinnen, hatte der Kunde «zu verschiedenen Malen im Reisebureau der Swissair Flugscheine gelöst, die als Geschenk an

das nur schwer zu erobernde Fräulein bestimmt waren», Mit ungeahnten und unerwünschten Folgen.

«Mein lieber Herr Mittelholzer», schrieb der Kunde, «das Reisebüro der Swissair hat mir einen finanziell sehr grossen Schaden zugefügt durch indiskrete Auskunftserteilung. Ich durfte vermuten, dass die Namensangebe Sache der Fluggesellschaft bleibe; heute stehe ich vor der sehr unliebsamen Tatsache, dass durch Ausplaudern einer Angestellten (wahrscheinlich war es Frl. ...) vor Gericht als einziges Beispiel dieser Art ein ehewidriges Verhalten meiner Person nachgewiesen werden kann. Das kostet mich eine hübsche Stange Geld, und das betreffende Fräulein, eine sehr nette, in jeder Beziehung korrekte junge Dame hat dadurch grosse Ungelegenheiten bekommen; denn sie wusste damals nicht, dass ich noch verheiratet war. Das indiskrete Auskunfterteilen des Reisebüros hat mir nun auch gründlich alle Zukunftspläne erschwert und die glückliche Wahl überhaupt in Frage gestellt.»

Direktor Mittelholzer antwortete persönlich: «Ihr Schreiben vom 21. ds. hat mich insoweit sehr betrübt, als Sie glauben, dass durch eine Indiskretion von unserem Reisebüro in begreiflicher Weise eine nicht angenehme Situation entstanden ist. Fräulein ... ist aus unseren Diensten entlassen, sie hat unterdessen geheiratet, sodass ich sie deswegen nicht mehr zur Rechenschaft ziehen kann. Wenn sie ausserhalb des Büros geplappert hat, so ist sie allein dafür verantwortlich.

Es könnte aber auch der Fall sein, dass Ihre Frau telefonisch angefragt hat, ob für die und die Person von Ihnen ein Flugbon gekauft worden sei, und dann hat unsere Angestellte natürlich ohne weiteres diese Frage bejahen müssen.» Köstlich dann die Schlussätze: «Auf keinen Fall wird aber ein Gericht eine Scheidung einleiten nur deshalb, weil Sie einer Dame einen Flugbon geschenkt haben. Dazu braucht es heutzutage viel, viel mehr! So leicht wird einem das Scheiden nicht gemacht, für uns Männer vielleicht ein bisschen betrübend. Im übrigen hat unser gesamtes Personal Weisung, in solchen Fällen absolut diskret zu sein.»

Wie die Geschichte ausgegangen ist, wissen wir nicht. Auch nicht, wie teuer den betreffenden Herrn die Sache zu stehen gekommen ist. Immerhin können wir im Flugplan von 1936 lesen, was einst die Flugscheine gekostet haben: Ein Retourflug nach Paris 126 Franken, nach Wien 210.60 Franken oder nach London 238 Franken. Dies entsprach damals etwa dem Monatslohn eines Lehrers. Selbst wenn das nur schwer zu erobernde Fräulein nicht erobert wurde, war es wenigstens fürstlich beschenkt worden. •

Civilized Thinking

Vom Kampf gegen allerlei Mühlen

Don Quijote, der Ritter von der traurigen Gestalt, im Kampf gegen die Windmühle: Das hat man schon oft gehört, darüber hat man schon einiges gelesen. Eine aktuelle Neufassung des klassischen Epos würde heute wohl heissen: «Der Pilot, der Ritter mit dem traurigen Gehalt, im Kampf gegen die Pfeffermühle». Angefangen hat die Geschichte im letzten Dezember, als ungefragt und unbestellt eine grosse weisse Schachtel ins Haus geschneit kam, die, nach eingehender Prüfung und zwölfstündiger Cooldown-Periode (Thema: Paketbombe!), vorsichtig geöffnet wurde. Offenbar kam sie aus dem Morgenland, enthielt sie doch Gewürze – zwar nicht gerade Weihrauch und Myrrhe, aber immerhin Salz und Pfeffer – sowie einen keulenartigen Gegenstand und sechs Batterien. Das seltsame Gerät, das sich laut Betriebshandbuch als Designpfeffermühle entpuppte, trotzte vorerst sämtlichen Versuchen der Inbetriebnahme, weil zuerst irrtümlich der Pfeffer ins Batteriefach eingefüllt wurde und die Batterien einfach nicht ins Pfefferbehältnis passen wollten, was leider dann beim leicht erzwungenen Zusammensetzen das fragile Gewinde wiederum etwas in Mitleidenschaft zog; mithilfe einer rechten Rohrzange konnte aber der Kampf mit der Pfeffermühle zu einem erfolgreichen Ende geführt werden. So schön weiss schimmerte sie jetzt zwar nicht mehr. Aber sie raspelte und mahlte, dass es eine Freude war. Und hörte nicht mehr auf damit, auch als sie schon im Schrank versorgt war. Die verbaute chinesische Kreiselplattform vermag offensichtlich den Ansprüchen der gepfefferten Konstruktion nicht gänzlich zu genügen.

Der Beschenkte fragte sich spätestens jetzt, wieso er eigentlich als ziemlich gesunder, im Vollbesitz aller nötigen Gliedmassen stehender Angestellter von seinem Arbeitgeber eine Pfeffermühle kriegt, die einen Elektromotor und eine integrierte Halogenbeleuchtung aufweist, wie sie beide nicht einmal an seinem durchaus luxuriös ausgestatteten Fahrrad vorkommen. Für einen Einarmigen oder Farbenblinden würde eine solcherart motorisierte und leuchtende Mühle noch durchaus Sinn machen und wohl auch von der SUVA übernommen werden; aber für einen Mann im besten Alter mit vollfunktionierendem Bewegungsapparat und einer durch den jahrzehntelangen Gebrauch von mechanisch-analogen Pfeffermühlen geschulten Feinmotorik stellte sie im ersten Moment eher eine

Beleidigung denn eine Bereicherung dar. Bei näherer Betrachtung und nach

längerer Überlegung dürfte es sich aber beim Geschenk um eine langfristige Investition in die strapazierte Pilotenschaft handeln, welche im Extremfall bis zu vierzig Jahre lang bis zu achtundneunzig Mal täglich (Annahme: Kurzstrecke, zwei Wochen Ferien jährlich; bei mittelfeiner Steuerführung) am Sidestick hantieren muss, was aufgerechnet rund einer Million Bewegungen aus dem Handgelenk entspricht. Um zu gewährleisten, dass der Pilot auch mit sechzig noch einigermaßen am Storzen ziehen kann, trotz etwaigem Tennisarm, Golferellbogen oder Airbushandgelenk, wollte das Dept. Health Management and eHealing auf Anraten führender Orthopäden die geschlauchten Piloten vom Gebrauch ihrer Handgelenke wenigstens in der Freizeit etwas entlasten. Eben mit einer automatischen Pfeffermühle. Und die zusätzliche Integralbeleuchtung dient bei einem eventuellen romantischen Stelldichein im schummrigen Kerzenlicht der präzisen Bepfefferung des Bratguts, weil man in solch heiklen Momenten ja ungern zugeben will, dass Seh- und andere Kräfte langsam, aber sicher am Schwinden sind. Ein sinnvolles Geschenk, kann man da nur sagen, nicht nur für den frohlockenden Importeur. Man dankt dem edlen Spender. Das zweite, nicht minder grosszügige Geschenk kam an Weihnachten selber, als Brief: Eine fast lebenslängliche Arbeitsgarantie, oder zumindest eine Arbeitsverlängerung bis ins hohe Alter und/oder bis zum Ableben, «whichever will be earlier». Diesem Versprechen fiel dann leider der für Januar vom Verband in Aussicht gestellte Grossanlass auf dem Hoch Ybrig zum Opfer, der «Skitag der Zuverlässigen». Bei der gegenwärtigen Schneelage gewiss ein weiser Entscheid.

Dass Arbeit bis ins höchste Alter trotz vieler gegenteiliger Ansichten nicht unbedingt krank und senil macht oder gar zwingend letal ist, beweisen immer wieder nicht nur Kollegen, die sich bis ins fortgeschrittene Greisenstadium bei irgendwelchen Fremd-Airlines verdingen, sondern auch diverse Exponenten aus Politik und Wirtschaft, welche nach ihrer Aktivzeit stets neue Herausforderungen suchen, um der drohenden Demenz ein Schnippchen zu schlagen. Nicht selten suchen diese (meistens) Männer sogenannte Challenges auch in Sparten, die ihnen vollkommen fremd sind, ja von denen sie überhaupt gar keine Ahnung haben, wohl um zu beweisen, dass eine gewisse Sachkenntnis bei der Ausübung eines Führungsjobs doch eher störend ist als nützlich. In diese Kategorie passen die Beispiele von zweien unserer Lieblingsrentner, nennen wir sie die beiden Moritzen, von denen der eine, ursprünglich eigentlich ein Mann der Kultur, später zum Förderer von Verkehr und Luftfahrt mutierte und jetzt folgerichtig als Pensionär (von franz. penser, «denken») noch Präsident der Eidgenössischen Luftfahrtsstiftung

wurde, die sich bekanntlich in Deutschland für eine «angemessene Berücksichtigung der Schweizer Interessen» einsetzt. Und dabei höchst effizient ist. Und in Bälde aufgelöst wird. Der andere Moritz hingegen, ein Mann der Technik, sein Leben lang der Fliegerei in all ihren Facetten zugetan, vor einem Jahrzehnt gar noch als heroischer Retter der Schweizerischen Zivilluftfahrt gefeiert, dann aber reputationsmässig wieder etwas abgeflacht, wurde kürzlich Verleger! Verlegen war er zwar noch nie, hat aber sicher schon mal die eine oder andere Zeitung gelesen und zweifellos in Form von Ex-Bundesräten, Ex-Bankdirektoren und Ex-Aviatikjournalisten ganz ausgezeichnete Berater. Dem Vernehmen nach plant der Jungverleger, die bisher politisch ziemlich mäandrierende BaZ aufzuteilen in eine eher rechtskonservative Ausgabe (BaZR), dem geheimnisvollen Geldgeber zuliebe, und eine linksliberale Version (BaZL), etwas dünner, für das Basler Fussvolk. Dass sein Betrieb bereits blendend läuft, sieht man an den (für Schweizer Zeitungsverlage eher unüblichen) Firmenjets, auf denen freundlich hello steht. Merke: Man kann es als ehemaliger Pilot durchaus zu etwas Anständigem bringen, wenn auch erst mit fortgeschrittener Reife. Obige Beispiele vermögen aufs Schönste zu illustrieren, wie sich Kultur und Technik im Idealfall synergetisch zu vermählen wissen. Ganz wie bei unserer elektromagnetischen Pfeffermühle, die, mal abgesehen von ihrem kochkulturellen Würzauftrag, jederzeit auch – Sturmgewehr im Keller hin oder her – dissuasiv als Wurfkeule mit integriertem Pfefferspray und brutalem Schockblendstrahler eingesetzt werden könnte.

pk2@bluemail.ch

On The Air ...

Die Liste der Kollegen, die uns nach dem Grounding verlassen haben, ist lang. Einer von ihnen ist Cédric Pasche. Er wechselte im Jahr 2002 von der Linien- in die Geschäftsfliegerei und bereut es bis heute kein bisschen.

Text: Zbigniew Bankowski

LOCAL NEWS ...

In one of the most unusual exercises, the long-gone Swissair name has re-emerged, not on Airbus or Boeing jets but on Cirrus SR22s operated by a tiny air taxi start-up in Long Island, New York. The dormant brand was acquired in 2009 by Swiss International Air Lines. Privately owned Hopscotch Air, which operates one SR22 and plans to acquire three more in the next months, has licensed the trademark from Swiss. Its aircraft will carry the Swissair name on their tails, with the larger Hopscotch livery on the fuselage. Swiss wanted to explore ways of reintroducing the brand on a limited level. The two companies are in discussion to widen the relationship, possibly with Swiss marketing the Hopscotch service to its premium customers flying into New York. For its part, Swiss says the agreement is designated to help preserve the heritage of the iconic Swissair brand and a preventative measure to stop other airlines using the name.

Mit dem Slogan «Bern is going Helvetic» macht die **Helvetic Airways** den Schritt in die Bundeshauptstadt. Ab Mitte April wird eine Fokker 100 fest auf dem Flughafen Bern-Belp stationiert sein. Nach dem Zerwürfnis der lokalen Reiseanbieter Aaretal Reisen und Kuoni mit dem Berner Homecarrier Skywork Airlines springt nun Helvetic in die Bresche: Die Zusammenarbeit betrifft neun Charter-Destinationen in Griechenland, Tunesien, Italien und Spanien. Zusätzlich wird Helvetic im Linienverkehr auch Brindisi anbieten. Ausserdem wird die Fokker 100 aus Bern auch für Flüge ab Genf und Zürich eingesetzt. Aber auch weitere Liniendestinationen stehen auf dem Radar des Managements. Als mögliche Ziele wurden Wales und Irland sowie Rostock genannt.

Ab dem 28. März wird der People's Business Airport St. Gallen Altenrhein mit der eigenen Airline **People's Vienna Line** mit einer Embraer 170 den Flugbetrieb auf der Linie Altenrhein—Wien aufnehmen. Heute verbindet

Austrian Airlines den schweizerischen Bodensee-Airport dreimal pro Tag mit einer Bombardier Q400 mit Wien. Weshalb nicht mit einer bereits etablierten Airline zusammengearbeitet wird, begründet man mit dem Klumpenrisiko von nur einem einzigen Airline-Partner. Auf täglich drei Rotationen – früh am Morgen, am späteren Vormittag und am Abend – soll den Passagieren ein optimales Produkt mit dem bestem Service angeboten werden. Die rund vierjährige Maschine kommt aus Beständen der Finnair und wird eine Zweiklassen-Bestuhlung mit total 76 Sitzplätzen haben.

Darwin Airline et **Baboo**, les deux compagnies aériennes régionales suisses, ont annoncé à fin 2010 la conclusion d'un accord stipulant que Darwin reprendra les lignes actuellement exploitées par Baboo ainsi qu'une partie des actifs opérationnels de Baboo. Cela conduira à l'expansion de Darwin et renforcera sa position sur le marché régional de l'aérien. Darwin continuera à commercialiser certains de ses services sous la marque Baboo. La compagnie aérienne offrira à ses clients un réseau élargi comprenant plus de 20 destinations, en opérant avec une flotte de 6 SAAB 2000 et 2 Bombardier Q400. Par cette transaction, Darwin a pour objectif de doubler son chiffre d'affaires actuel de 40 millions francs suisse à environ 80 millions et de transporter plus de 500 000 passagers par an, tout en maintenant sa coopération avec ses compagnies aériennes partenaires au niveau national et international. Le siège de la compagnie sera maintenu à Lugano, avec une base à Genève. La compagnie continuera à opérer les lignes du réseau de Baboo. L'accord final entre les deux sociétés, sujet aux vérifications légales et commerciales usuelles et à l'approbation des autorités compétentes, devrait être achevé début 2011.

Dans l'horaire d'été 2011, douze destinations seront desservies par **Edelweiss Air** au départ de **l'Aéroport International de Genève**. Davantage d'appareils, intérieur plus moderne, plus de confort et un élargissement marqué des destinations proposées seront les principales innovations. Dans le segment court et moyen-courrier intéressant directement l'Aéroport de Genève, Edelweiss a équipé ses trois Airbus A320 de nouveaux sièges plus légers et, surtout, plus confortables. Dans le but d'optimiser les horaires réciproques, ce seront principalement des A321 et A320 de Swiss qui seront utilisés sur ces destinations de vacances, les A320 d'Edelweiss étant parfois mis en service sur les vols de ligne. A Genève, le positionnement d'un

nouvel Airbus A320 de Swiss dans l'optique du doublement des fréquences quotidiennes entre Genève et Athènes aura également d'heureuses conséquences. Quant aux horaires des vols Edelweiss, ils permettront à toute la Suisse romande de profiter de ce programme: en effet, les heures de départ de Genève seront idéales, la plupart des départs ayant lieu vers 10h00 et les retours vers 19h00.

WORLD NEWS ...

More than **200 pilots in China** were found to have falsified qualifications on their résumés two years ago in a check by the Civil Aviation Administration of China. The finding, which was not made public at the time, surfaced recently in an aviation safety conference hosted by the CAAC. The pilots were found to have falsified certain qualifications while job-hopping. Half the pilots who were caught were reportedly with Shenzhen Airlines, parent of Henan Airlines which was involved in a fatal crash last year when 42 out of the 96 people on board an Embraer 190 were killed. Some of the pilots had their licences revoked, but others have been allowed to resume flying after undergoing training.

Korean Air has announced that the first of four A380 aircraft scheduled for delivery in 2011 is in final production at the Airbus headquarters in Toulouse, with delivery in May 2011. It said it would be the first Asian airline to deploy the aircraft on transpacific routes and the double-decker airplane will be outfitted with between 400 and 450 seats, making it the most spacious A380 anywhere. With the new A380 service, Korean Air - already America's largest airline to Asia - will ensure its dominance on the transpacific corridor and increase its competitiveness for Asia-Europe routes. The introduction of the super jumbo aircraft is expected to also increase passengers from China, Japan and East Asia transferring to the US and Europe, accelerating Incheon International Airport's goal of becoming a global aviation hub.

Un ancien **Airbus de Swissair** devient avion présidentiel chez nos voisins .. En effet, l'Airbus A330-200 récemment acquis par le gouvernement français est entré initialement en service en 1998 auprès de Swissair (HB-IQB) avant d'intégrer la flotte d'Air Caraïbes en 2003. Par la suite, il a été transformé par Sabena Technics en appareil VIP d'une soixantaine de places. Il a effectué sa première mission pour le gouvernement français à fin 2010

lorsque Nicolas Sarkozy l'a utilisé pour se rendre à Séoul où se déroulait le sommet du G20. Il est désormais immatriculé F-RARF et appartient à l'Armée de l'Air française. Les modifications apportées par la société de maintenance ont notamment introduit une chambre présidentielle avec un lit double et une salle de bain, une salle de réunion et un espace de communications dans la cabine. L'appareil est également doté de leurres anti-missiles. L'avantage de l'A330 par rapport aux deux A319 auparavant en service est son rayon d'action, et il peut également transporter davantage de passagers. Il ne pourra cependant plus décoller de la base militaire de Villacoublay, près de Paris. Ayant besoin d'une piste plus longue, il utilisera principalement les aéroports d'Orly ou de Roissy pour les déplacements présidentiels, étant stationné entre deux vols sur la base militaire d'Evreux. Les deux A319 gouvernementaux, entrés en service en 2002, ont été retirés du service avec l'arrivée de l'A330. Ils vont désormais être revendus, le premier ayant déjà été acquis par le gouvernement sénégalais, ce qui compensera une partie des coûts du nouvel appareil, estimés à près de 180 millions d'euros.

As the global aircraft industry warily watches **Comac's** (Commercial Aircraft Corporation of China) progress in developing the C919 narrow body airliner, new data suggests that the designers are not achieving the low weights expected of an advanced new design. And while Comac is promising a ten percent reduction in direct operating costs, the first batch of orders reveals that Chinese state airlines are even more reluctant to buy the aircraft than expected. The letters of intent from the central government's three big airlines, covering orders for only five C919s each for China Southern, Air China and China Eastern, were far below the commitments for several hundred aircraft that industry sources say Comac sought at first. An order for about 100 was expected, after the airlines had persuaded the government that they should not be heavily exposed to the risk of a new aircraft from an inexperienced manufacturer. But when the letters of intent were signed at Airshow China, the figure of 100 was reached only by adding options. The exact order total is unclear, but did not exceed 55. The other customers were Hainan Airlines, leading the field with an order for 20, General Electric Commercial Aviation Services (GECAS) with an order for 10, and the leasing subsidiary of China Development Bank (orders or options totalling 10). The bank, tasked with supporting industry policy, is Comac's financier.

CRASH NEWS ...

Ein wahres «Wunder der Taiga» spielte sich auf dem Flug **Alrosa 514** ab, einer Tupolev 154M, die mit 91 Menschen an Bord von Poliarny nach Moskau-Domododovo unterwegs war. Mitten im Reiseflug kam es zu einem Kurzschluss im elektrischen System. Eine Sicherung nach der anderen knallte durch, und die Akkus entluden sich schlagartig. Daraufhin gaben alle Navigationsempfänger im Cockpit ihren Geist auf. Die Luftbremsen und die Spoiler konnten nicht mehr bewegt werden. Auch die Treibstoffpumpen versagten ihren Dienst. Somit konnte nur noch die kleine Menge Restkraftstoff aus dem Zentraltank genutzt werden. Die Piloten mussten sofort notlanden. Nach Sicht wurde ein Sinkflug eingeleitet, als die kleine Piste im Ort Izhma in Sicht kam. Der Flugplatz war seit Jahren stillgelegt, und die Bahn war nur 1300 Meter lang, doch es gab keine Alternative. Nach dem Aufsetzmanöver schoss die Tu-154 noch etwas 250 Meter weiter durch die Taiga und kam weitestgehend intakt inmitten eines Waldstücks zum Stehen. Keinem wurde ein Haar gekrümmt. Den Piloten war eine fliegerische Meisterleistung gelungen. Trotz der relativ geringen Schäden soll die Maschine in Izhma verschrottet werden, da die Bergungskosten zu hoch sind.

Further details have emerged regarding the crash of a **Congolese Let 410** of Filair in Bandundu (République Démocratique du Congo) last year. A statement made to investigators by the surviving passenger suggested the aircraft crashed after a crocodile tore its way out of a large sports bag and caused panic and distress in the cabin. A sudden stampede of terrified passengers caused the aircraft to lose balance and tip over in mid-air. «One of the passengers had hidden the animal, which he planned to sell, in a big bag, from which the reptile escaped as the plane began its descent into Bandundu. The terrified airhostess hurried towards the cockpit, followed by the passengers. The aircraft was then sent off-balance despite the desperate efforts of the pilots», said the report. The crocodile survived the crash but was later killed with a machete by rescuers sifting through the wreckage.

SHORT NEWS ...

Eine Überraschung war die Ankündigung der japanischen **Skymark Airlines** wegen eines Letters of Intend über vier A380 (plus zwei Optionen) zur Lieferung ab Ende 2014. Skymark operiert bisher 16 ziemlich neue B-737-800 auf Inlandstrecken, die erst kürzlich die B-767 der Gesellschaft komplett

abgelöst haben. Die A380 sollen aber für internationale Linien gedacht sein. Bei einem Staatsbesuch des chinesischen Präsidenten Hu Jintao in Frankreich war mal wieder chinesischer Grosseinkauf angesagt. Die **China Aviation Supplies Holding Company** bestellte weitere 50 Flugzeuge des A320-Familie, weitere sechs A330 und erstmalig auch zehn A350XWB.

Boeing verbuchte die lange angekündigte Order der russischen **Rostech-nologij Holding** über 50 B-737NG plus 35 Optionen. Die Flugzeuge sollen innerhalb Russlands vermietet werden. Rostech-nologij hat übrigens einen Vertrag mit Boeing über die Lieferung von Titan als Rohstoff für die Flugzeugproduktion.

In Auftrag von Volkswagen operiert **Air Berlin** wöchentlich zwischen Braunschweig und Moskau-Vnukovo. Die Verbindung soll auf zweimal wöchentlich ausgebaut werden, damit die zahlreichen, zum VWWerk in Kaluga entsandten Mitarbeiter übers Wochenende nach Hause fliegen können. Gerne würde man direkt nach Kaluga fliegen, aber der geplante Ausbau des örtlichen Platzes für internationale Flüge ist seit Jahren in der Bürokratie versandet.

Cityline Swiss ist ein Ableger der Cityline Hungary, die mit Antonov An26 und einer B-737-200 operiert. Die Cityline Swiss soll gar nicht ab der Schweiz fliegen, sondern von Rom nach Dortmund und Marseille. Die Frankreich-Flüge starteten bereits mit einer von der Itali Airline geliehenen MD-80. •

Zeitreise

Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte. Von Januar bis März ...

Text: Christoph Jordan

... vor 100 Jahren

San Francisco, Kalifornien, 18. Januar 1911: Als Erster wagte der US-Amerikaner Eugene Ely, Testpilot der Firma Curtiss, 1910 das gefährliche Startmanöver mit einem Flugzeug von einem Schiff aus – vom eigens dafür umgebauten Deck des Kreuzers USS Birmingham. Über eine hölzerne Plattform gelang dem tollkühnen Piloten mit seinem Doppeldecker der Start von Bord des Schiffes. Wenige Monate später versuchte Ely auch die Landung auf einem Flugdeck. Das Problem der zu kurzen Landebahn auf dem umgebauten Kreuzer Pennsylvania geriet zur Geburtsstunde der Landetechnik mit Fangseil und Haken. Sie wird auch heute noch von modernen Kampffjets genutzt. Um sein Flugzeug rechtzeitig abzubremesen, musste Ely bei seiner Jungfernlandung auf Deck der Pennsylvania versuchen, eine der 22 stabilen, an Sandsäcken straff über das Deck gespannten Trossen mit einem Fanghaken zu fassen. Der Erfolg war bahnbrechend und legte den Grundstein für die Marinefliegerei.

... vor 90 Jahren

Santiago de Chile, 1. April 1921: Bei der Landung nach dem spektakulären Flug über die Anden wurde Adrienne Bolland mit ihrem Chaudron-Doppeldecker in Santiago de Chile begeistert von einer grossen Menschenmenge empfangen. Der französische Konsul dagegen nahm keine Notiz von ihr, weil er diesen Rekordflug irrtümlicherweise für einen Aprilscherz gehalten hatte. Für Bolland war der Rekordflug von 1921 über die Anden ein gefährliches Abenteuer. Sie musste mit schwierigen Witterungsbedingungen, eisiger Kälte, dünner Höhenluft und gesundheitlichen Problemen fertig werden. Unter ihrer Fliegerkluft trug sie seidene Pyjamas. Teilweise flog sie in einer Höhe von umgerechnet 4500 Metern Höhe, obwohl ihr Flugzeug nur maximal 4000 Meter hoch steigen sollte. Während des Fluges platzte die Windschutzscheibe ihrer Maschine. Sie fühlte sich benommen und konnte in der dünnen Atmosphäre kaum noch atmen. Auch verlor sie die Orientierung. Für ihren Flug – sie war die erste Frau, welche die Anden



im Flugzeug überquerte – verlieh ihr Frankreich 1923 den «Orden der Ehrenlegion».

... vor 80 Jahren

Zürich, 26. März 1931: Im Mai 1930 forderte der Direktor des Eidgenössischen Luftamts, Arnold Isler, die Zürcher Fluggesellschaft Ad Astra Aero und die Basler Balair zur Fusion auf. Isler, der frühere Chef des Flughafens Dübendorf, galt als wichtigster Förderer der Schweizer Aviatik. Er sah für den Luftverkehr eine rosige Zukunft voraus und wollte den Flugbetrieb mit einer Bündelung der Kräfte rentabel machen. So wurde am 26. März 1931 die Schweizerische Luftverkehr AG geboren. Im Gegensatz zu anderen Fluggesellschaften war die Airline rein privatwirtschaftlich konstituiert, das heisst ohne jegliche staatliche Beteiligung. Der kurze und prägnante Name SWISSAIR war ein Vorschlag von Dr. Alphonse Ehinger, Vorsitzender der Balair, der sich mit seinem Namensvorschlag durchsetzen konnte, obwohl die meisten Verwaltungsräte ihn zunächst als «unschweizerisch» ablehnten. Die Flugzeugflotte bestand aus zehn Flugzeugen mit total 86 Passagiersitzen. Es wurden Zürich, Genf, Bern, Basel und La Chaux de Fonds in der Schweiz und Nürnberg, Stuttgart, Frankfurt und Karlsruhe im benachbarten Ausland angefliegen. Das Streckennetz umfasste 4200 Kilometer. Die einstigen Konkurrenten Walter Mittelholzer (operative Leitung) und Balz Zimmermann (kaufmännische Leitung) bildeten ein ideales Führungsduo für die 64 Beschäftigten. Die junge Gesellschaft stand der europäischen Konkurrenz in nichts nach.

... vor 70 Jahren

Leipheim, Deutschland, 25. Februar 1941: Der Lastensegler Messerschmitt Me 321 «Gigant» wurde 1940 in Auftrag gegeben, um im Rahmen des «Unternehmens Seelöwe» Truppen und Kriegsmaterial nach England zu transportieren. Es sollten 200 bewaffnete Soldaten oder ein Panzerkampfwagen IV transportiert werden können. Unter der Leitung von Josef Fröhlich wurde die Konstruktion unter hohem Zeitdruck innerhalb weniger Monate erstellt. Im Februar 1941 absolvierte die Me 321 ihren Jungfernflug. Mangels leistungsstarker Flugzeuge musste sie von drei Messerschmitt Bf 110 geschleppt werden. Später wurde dazu eine Ju 90 eingesetzt, die in der Lage war, auch vollbesetzte Me 321 zu schleppen. Insgesamt wurden von Mai 1941 bis April 1942 200 Serienflugzeuge in Oberschleissheim und Leipheim gebaut. Die motorisierte Version des Lastenseglers ging im April

1942 erstmals mit vier Motoren an den Start. Es zeigte sich, dass dieses Modell zu schwach motorisiert war. Daher wurde die Weiterentwicklung Me 323 V2 mit sechs Motoren ausgestattet.

... vor 50 Jahren

Wichita, Kansas, 28. Februar 1961: Das erste Skymaster-Modell war die Baureihe 336. Diese Version mit einem starren Dreibein-Fahrwerk hatte ihren Erstflug am 28. Februar 1961. Nach langen Untersuchungen wählte Cessna bei der Konstruktion der Skymaster eine recht ungewöhnliche Auslegung: das sogenannte Zentralschubsystem. Der Rumpf wurde als Gondel konstruiert, an deren Bug sich ein Motor mit einem Zug- und an deren Heck sich ein Aggregat mit einem Druckpropeller befand. Die zentrale Anordnung der beiden Motoren hatte gegenüber der klassischen Anordnung an den Tragflächen den Vorteil, dass bei Ausfall eines Motors kein Drehmoment um die Hochachse auftrat. Dies machte die Skymaster bei Motorausfall leichter beherrschbar. Der schallisolierte Rumpf wurde in Ganzmetall-Halbschalenbauweise gefertigt und hatte nur eine Tür, die sich auf der rechten Seite befand. Diese relativ einfache Auslegung versprach Cessna geringe Produktionskosten, mehr Sicherheit sowie vor allem ein einfacheres fliegerisches Handling. Die Konstruktion der Skymaster begann am 25. Januar 1960, eine Attrappe wurde im Juli 1960 gebaut.

... vor 30 Jahren

Palm Springs, Kalifornien, 1. Februar 1981: Donald Wills Douglas war ein US-amerikanischer Flugzeugbauer. Sein von 1921 bis 1967 bestehendes Unternehmen, die Douglas Aircraft Company, war einer der erfolgreichsten Flugzeughersteller aller Zeiten. Seine bekanntesten Entwürfe waren die DC-Reihe, die sich allesamt als sehr robust und langlebig erwiesen. Daraus hervorzuheben ist die Douglas DC-3/C-47 «Dakota», eines der meistgebauten Flugzeuge aller Zeiten. Donald Wills Douglas betrachtete sich selbst als Visionär. Sein Traum war es, die Länder der Welt durch die Luftfahrt näher zu bringen. Auch wenn Douglas eine Reihe von Post- und Militärflugzeugen entwarf, hing sein Herz doch an seiner DC-Reihe, mit der er einen kleinen Beitrag zu seinem Traum leisten konnte. Der Hersteller galt Zeit seines Lebens als bodenständiger Familienmensch und Hundefreund. Douglas starb am 1. Februar 1981 im Alter von 88 Jahren in Palm Springs (Kalifornien). Seine Asche wurde über dem Pazifik verstreut. •

Wo man am besten sein Geld wäscht

Als schweizerische Publikation Tipps zur Geldwäsche zu geben ist dieser Tage nicht ganz unproblematisch. Trotzdem gehen wir das Risiko ein, bringen unsere Leser auf den neusten Stand und zeigen, wo man seine schmutzigen Devisen während der Rotation am besten wäscht.

Text: Peter Tilly

Geldwäsche findet nicht da statt, wo man sie zuerst vermutet. Nicht die üblichen Verdächtigen führen die Rangliste der effektivsten und besten Geldwäscher an, sondern ein stattliches und exklusives Etablissement mitten in San Francisco. Ein Besuch des speziellen Ortes lohnt sich und kann gefahrlos in Angriff genommen werden. Ganze 16 Minuten braucht der Besucher zu Fuss vom Crewhotel in San Francisco zum Ort des Interesses. Mit einer charmanten Dame im Schlepptau dauert es wegen der schmucken Geschäfte in der Market Street vielleicht etwas länger. Ziel ist das Westin St. Francis Hotel an der Ecke Union Square und Powell Street.

Geldwäsche seit 1935

Das imposante Hotel erinnert von aussen an das Peninsula in Hongkong. Beide Häuser bieten dem Gast höchsten Luxus und ein Ambiente, das an längst vergangene Zeiten erinnert. Schon beim Betreten der Lobby verschlägt es dem Gast den Atem. Grosse Marmorsäulen ragen in regelmässigen Abständen empor. Im hellen Boden ist ein imposantes Steinmosaik eingebracht, und die Damen hinter der dunklen Rezeption lächeln freundlich. Niemand würde erwarten, dass innerhalb dieser Mauern seit 1935 systematisch Geld gewaschen wird. Auslöser dafür waren die vornehmen Damen San Franciscos. In den 30er Jahren fanden jeden Montag zum Lunch Modeschauen statt. Die reichen Ladies erschienen in edlen Roben und trugendazu weisse Handschuhe. Weisse Handschuhe haben die unangenehme Eigenschaft, schneller, als Dame lieb ist, zu verschmutzen.

Der Hoteldirektor reagierte

Der Hoteldirektor beobachtete, wie sich die weiblichen Gäste im Umgang mit den Münzen schwertaten. Die Silver Dollars hinterliessen auf den weissen Handschuhen unschöne Flecken, die ganz und gar nicht damenhaft aussahen. Er reagierte sofort und ordnete an, dass sämtliche Münzen, die

im St. Francis über den Tresen gingen, vorher gewaschen werden müssten. Dabei blieb es bis zum heutigen Tag. Aktuell ist Rob Holsen im St. Francis zuständig für saubere Münzen. Er kann von sich behaupten, den wohl ungewöhnlichsten Beruf der Hotelbranche zu haben. Vermutlich ist er nicht der einzige Geldwäscher in Amerika, aber sicherlich der einzig legale.

Der Geldwäscher

In seiner Geldwäscher-Karriere hätte er schon über 700 000 Dollar gewaschen, meinte Bob in einem Interview. Auf den ersten Blick klingt das nicht nach viel, aber wenn man bedenkt, dass ein Waschgang mit Spülen Trocknen und Sortieren sechs Stunden dauert und vom Penny bis zur 25-Cent-Münze alles gewaschen wird, kann man sich die Arbeit, die dahintersteckt, vorstellen. Die Münzen werden übrigens in einer alten Silberpoliermaschine aus dem Jahre 1934 gewaschen. Das ganze Hartgeld verlässt die Waschtrommel nach der Prozedur blitzblank und landet wenig später in den Kassen des Hotels. Sehr zur Freude der Gäste und des Hoteldirektors. Was früher eine Notwendigkeit war, entpuppt sich heute als guter Werbegag. •

Gedanken eines Fliegenden

Text: Peter Tilly

Parallaxe

Auch schon mit einem Piloten geflogen, der die Uhr bei 7:47 anhält? Ein hoffnungsloser Nostalgiker oder schlicht ein Angeber? Die Zahlenkombination 747 scheint einige Personen richtiggehend zu elektrisieren. Dass ein Pilot ein funktionierendes Instrument in einem so vernetzten Flugzeug wie dem Airbus grundlos abstellt, grenzt an Fahrlässigkeit und ist ziemlich dreist.

Da stellt sich natürlich die Frage, was an diesem Riesenvogel so toll war, was den Jumbo so einzigartig machte. Vielleicht war es der Flight Engineer, der nach jedem Start eine viel zu heisse Suppe zubereitete? Oder das Sextantloch in der Decke, wo die Crew-Schubladen-Bananenschalen über dem Nordatlantik so problemlos entsorgt werden konnten? Es könnte aber auch die erhöhte Sitzposition sein, die gewissen Piloten heute fehlt. Ach Gott, Hunderte von Argumenten sprechen dafür, einige auch dagegen. Doch ich kenne den Grund genau, denn auch ich habe die Uhr schon bei 7:47 gestoppt: Die Piloten trauern der Parallaxe nach.

Den Jumbo-Flössern wurde damals zugestanden, angezeigte Parameter zu interpretieren. Schräg schauen war erlaubt, ein kleines Toleranzband normal. Vom linken Sitz aus gesehen war der Zeiger näher beim Limit, für den Mann auf der rechten Seite schien alles weniger dramatisch. Wer wie der Flight Engineer senkrecht auf die Anzeigen blickte, hätte Schiedsrichter spielen können. Doch den interessierten die Wecker bei den Piloten kaum, denn die wirklich wichtigen Instrumente waren an seinem Panel angebracht. So flogen die Jumbo-Piloten jahrelang durch den Luftraum, drückten bei jedem Anflug die Gear-Warnungen weg, stauchten den Flight Engineer zusammen, wenn im Reiseflug wegen lecker Ventile im äussersten Tank die Overspeed-Warnung ertönte, und genossen es, dass selbst bei Flügen zwischen Zürich und Genf mindestens 25 Tonnen Treibstoff den Weg in die unzähligen Tanks fanden. Man lebte mit Warnungen, man wusste sie zu interpretieren. Es soll jetzt aber nicht der Eindruck erweckt werden, dass nicht mit der notwendigen Vorsicht operiert wurde. Das Gegenteil ist der Fall. Die Augen suchten die Panels öfters ab, als es heute praktiziert wird, und die einzelnen Systemlimiten kannten nicht nur übermotiviert Instrukturen auswendig. Im Unterschied zu heute war man kritischer mit

den einzelnen Parametern. Stand ein Zeiger im roten Bereich, klopfte einer der Piloten als Erstes an die Instrumentenscheibe. Der Zeiger könnte ja defekt, der Federmechanismus hängen geblieben sein. War das Problem unwichtiger Natur, wurde kurz geklopft, bei komplizierteren Fällen deutlich länger.

Heute ist das anders. Die Digitalisierung ermöglicht Messwerte bis weit hinter dem Komma. War der Wert eben noch im grünen Bereich, hat er 0,0000001 Einheiten später die magische Grenze überschritten. Eine Warnung wird angezeigt, und der Nachbar schreit einem «POWER, PERFORMANCE, ANALYSE, ACTION!» ins Ohr. Spätfolgen für das Gehör sind die Folge, was die vielen Einträge im AEROPERS-Forum zum Thema Gehörschutz nur bestätigen. Zeit für einen Plausibilitäts-Check muss im Airbus hart erkämpft werden. Wenn eine Checkliste am Bildschirm erscheint, will sie der durchschnittliche Pilot sofort abarbeiten. Personen, die eine Uhr bei 7:47 anhalten, tendieren dazu, zuerst an die Scheibe des Instruments zu klopfen. Womit auch die unappetitlichen Fingerabdrücke auf den Bildschirmen erklärt wären. Das schafft Zeit und hilft, die Gesamtsituation zu überblicken.

Auch ich traure der Parallaxe nach. Immer häufiger klopfe ich mir mit dem Zeigefinger an die Schläfe, vor allem jetzt im Flug-Kapitänkurs (FKK). Ich will damit keineswegs dem Gegenüber oder gar dem Instruktor den Vogel zeigen, ich will vielmehr mein analoges Hirn aktivieren. Ein Zeiger könnte ja defekt, der Federmechanismus hängen geblieben sein. Habt Geduld mit einem alten Mann und schont mein sonst schon geschädigtes Gehör.

Objekte ändern ihr Aussehen, wenn man sie von verschiedenen Blickwinkeln aus betrachtet – eine wertvolle Erfahrung, auch in einem Airbus-Cockpit. Den Kopf leicht schräg zu halten hat noch niemandem geschadet. •

Shooter's Corner - Faszination des Kleinen

Als Pilot kennt man die Welt von oben, im Grossen und in der Übersicht. Für den kreativen Fotografen bietet aber auch die Welt des Kleinen eine ungeahnte Vielfalt an Motiven. Gerade im anstehenden Frühling lohnt es sich, den Blick für die kleinen Dinge am Wegrand zu schärfen, an denen wir sonst vorbeigehen.

Text und Bilder: Dominique Wirz, F/O 330/340

Aus der Nähe betrachtet sehen Dinge oft anders aus, auch in der Fotografie. Vermeintlich Bekanntes erscheint durch die Nähe in völlig anderem Licht. Makrofotografen rücken ihren Motiven besonders dicht auf den Leib, zeigen Formen, Farben und Strukturen, die dem oberflächlichen Betrachter verborgen bleiben. Makrofotografie bedeutet daher auch, ständig Neues zu entdecken. Gerade das macht den Reiz dieses fotografischen Spezialbereichs aus. Die Entdeckungsreise in die Welt des Kleinen kann im Garten, Wald oder botanischen Garten beginnen, also direkt vor der Haustür oder im Garten des Hotels!

Hilfsmittel

Wer wirklich nahe rangehen will, braucht eine Spiegelreflexkamera mit Wechselobjektiven. Die meisten Objektive haben aber eine Nahgrenze, über die hinaus wir nicht ans Motiv herangehen können. Je grösser der Auszug des Objektivs im Vergleich zu seiner Brennweite ist, desto näher kann es ans Motiv heran, was auch einen grösseren Abbildungs-massstab ermöglicht. Der Massstab 1:1, also Aufnahme in natürlicher Grösse, wird erreicht, wenn der Gesamtauszug der doppelten Brennweite entspricht. In der Praxis stehen für Nahaufnahmen folgende Hilfsmittel zur Verfügung:

- Zwischenringe, die zwischen Objektiv und Body eingefügt werden. Eine sinnvolle Lösung, um die Naheinstellgrenze eines Objektivs zu verringern. Leicht und ideal auch für unterwegs.
- Konverter sind Zwischenringe mit optischen Elementen. Sie eignen sich eher für Teleobjektive. Sie verlängern die Brennweite und damit den Abbildungs-massstab.
- Vorsatzlinsen eignen sich nur als Behelf und führen zu erheblichen Einbussen in der Bildqualität.

- Makroobjektive decken den ganzen Massstabsbereich zwischen unendlich und dem Massstab 1:1 ab. Sie erzeugen die schärfsten Bilder und sind handlich. Wer wirklich gerne Makro fotografiert, kommt daran nicht vorbei.

Herausforderungen

Egal, ob wir mit einem Makroobjektiv, hochwertigen Nahlinsen, Zwischenringen oder einem Balgengerät arbeiten: einige allgemeine Probleme der Fotografie werden grösser, je kleiner die Objekte werden. Je grösser der Abbildungsmassstab, umso ...

- ... kleiner wird die Schärfentiefe. Dabei ist es wichtig zu wissen, dass sich bei Makroaufnahmen die Schärfentiefe jeweils zur Hälfte vor und hinter der eingestellten Schärfenebene erstreckt.
- ... empfindlicher wird die Bildschärfe durch Bewegungen der Kamera oder des Objektes gestört.
- ... mehr Licht geht durch den langen Auszug verloren.

Wichtigste Tipps

Weiches Licht bei bewölktem Himmel eignet sich oft besser, um die Feinheiten des Kleinen zu zeigen. Wenn also die Sonne mal nicht scheint und manche Landschaft trostlos aussieht, so lohnt sich die Motivsuche im Kleinen.

- Vor der Aufnahme muss man sich genau überlegen, welche Bildpartien in jedem Fall scharf abgebildet werden sollen. Entsprechend der gewünschten Schärfenebene muss dann die Kamera bzw. die Sensorebene parallel dazu ausgerichtet werden.
- Ein Stativ wirkt im Nahbereich Wunder. Denn das Festlegen der Schärfe ist buchstäblich Millimeterarbeit, die zusätzlich durch das erwähnte Verwacklungsproblem im Nahbereich erschwert wird. Ein Stativ empfiehlt sich nicht nur bei unbewegten Objekten wie Pflanzen oder Steinen, sondern auch bei Kleintieren und Insekten. Nur so kann die Schärfe präzise festgelegt und das Bild in Ruhe komponiert werden.
- Solange es irgendwie geht, sollte man versuchen, die Sujets mit natürlicher Beleuchtung zu fotografieren. So bleibt die Stimmung erhalten, und das Bildergebnis lässt sich viel besser abschätzen als beim Einsatz von Blitzgeräten. Zur Kontrolle der Schärfentiefe kann man die Abblendtaste verwenden. Dabei muss auf den Hintergrund geachtet werden. Eine offene Blende lässt ihn als unscharfe Fläche erscheinen, auf dem das Haupt-

motiv freigestellt erscheint. Durch Abblenden andererseits kann die Struktur des Hintergrunds deutlich werden und so im Bild zusätzliche Informationen über das Umfeld liefern.

- Bei grösseren Abbildungsmassstäben sind Blitzgeräte fast unumgänglich. Wegen der geringen Distanz von Motiv zu Objektiv eignet sich der kamerainterne oder aufgesetzte Blitz aber leider nicht dazu. Er würde einfach darüber hinwegblitzen. Deswegen muss man einen Blitz entfesselt einsetzen oder ein Makro-Blitzgerät verwenden. Aber aufgepasst: Blitzlicht ist verhältnismässig hart, erzeugt entsprechend dunkle Schatten und fällt nach hinten rasch ab, was oft zu einem völlig schwarzen Hintergrund führt. Deswegen hat sich bei mir der Einsatz von mindestens zwei Blitzern bewährt: einen als Hauptblitz von oben (Simulation des Sonnenlichts) und einen von der Seite (etwas schwächer bzw. weiter entfernt, um die Schatten aufzuhellen). Entweder hat man einen Assistenten dabei, der einem die Blitze hält, oder man baut sich eine Vorrichtung mit Schwannenhälsen und kleinen Kugelköpfen, wie ich das früher gemacht. Heute benutze ich eine spezielles Set von Makro-Blitzen, bei dem ich zwei kleine Blitze an einem Ring am Objektiv befestigen kann. Die Blitze werden drahtlos über die Master-Slave-Funktion der Kamera gesteuert und können in ihrer Stärke beliebig geregelt werden.
- Weitere Hilfsmittel können dank des kleinen Massstabs ganz einfach selber hergestellt werden. Als Reflektor reicht ein weisses Blatt Papier oder ein Karton, der mit Alufolie ausgekleidet ist. Dieser eignet sich dazu, um starke Schatten der Sonne oder eines Blitzlichts aufzuhellen. Auch mittels eines einfachen Diffusors - z.B. ein Pergamentpapier in einem Kartonrahmen - kann hartes Sonnenlicht weicher gemacht werden.

Wer diese Tipps beherzigt oder sie zum Anlass nimmt, sich in diese faszinierende Thematik zu vertiefen, der wird mit etwas Geduld und Experimentierfreude bald tolle Fotos schiessen und sich an der Welt des Kleinen erfreuen. •

Makrofotografie im botanischen Garten und mehr

Der Frühling eignet sich besonders gut, um die faszinierende Welt des Kleinen zu entdecken. Wer nah rangehen und seinen fotografischen Horizont erweitern möchte, sollte deshalb den eintägigen Makro-Fotokurs von Dominique Wirz nicht verpassen. Bei diesem Kurs werden allerdings fotografische Grundkenntnisse vorausgesetzt, wie sie z.B. im Kurs «Reisefotografie: Grundlagen» vermittelt werden. Wer nicht ruhig sitzen kann und am liebsten gleich losfotografieren will, kann sich vielleicht während des angeleiteten Foto-Wander-Weekends in den Alpen optimal entfalten.

- Reisefotografie: Grundlagen: Sa. oder So., 2./3. April 2011, Winterthur, Hotel Banana City
- Makrofotografie: So., 7. Mai 2011, Botanischer Garten Zürich
- Foto-Wander-Weekend: Sa. und So., 25./26. Juni 2011, Alpen Inner-schweiz

***Infos und Anmeldung sowie weitere Kurse auf
fotowerkstatt-kreativ.ch***