



RUNDSCHAU

2 | 2011

SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



**Kontroverse EASA Flight Duty Regulations • Erdbeben in Japan •
Emergency Response Organisation der Swiss • Neue Triebwerk-
Techniken • Pensionskasse – Was wir schon immer wissen
wollten • Was macht eigentlich ... Ueli Erb?**

Inhalt



3 Editorial/Impressum

4 The President's Voice

Rolf Odermatt fordert bei der florierenden Swiss Arbeitsbedingungen, die sich mit denjenigen bei der Konzernmutter vergleichen lassen. Manager seien gut beraten, anstatt sich der Sparwut hinzugeben, lieber mit Führungsexzellenz Leidenschaft und Begeisterung zu fördern.

5 EASA im Blindflug

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit setzt Piloten mit neuen Dienstzeitregelungen erhöhter Müdigkeit aus. Damit verringert sie die Sicherheit und tut dies gegen die Empfehlung der Wissenschaftler. Das US-amerikanische FAA hingegen macht eine Kehrtwende – nach der bitteren Erfahrung, dass Pilotenmüdigkeit töten kann.

9 bfu empfiehlt Turboschlaf

Bei rund 10 bis 20 Prozent aller Verkehrsunfälle ist Müdigkeit im Spiel. Wer sich müde ans Steuer setzt, gefährdet sich, Mitfahrer und andere Verkehrsteilnehmer. Jetzt läuft eine dreijährige Kampagne zur Bekämpfung dieser Müdigkeit am Steuer.

10 «In Tokio mit einem blauen Auge davongekommen»

Sergio Pulitano war während des Tōhoku-Erdbebens als SF/O im Crew-Hotel Hilton Tokio Narita. Das Epizentrum lag etwa 340 Kilometer vom Hotel entfernt. Sergio schildert die bewegenden Momente in einem Interview.

13 «Wenn die Emergency eintritt, können wir nur noch «responden»»

Martin Knuchel führt die Emergency Response Organisation der Swiss. Er ist für ihre Einsatzbereitschaft zuständig und dient im Krisenfall als rechte Hand des Emergency Directors.

17 Emergency Response der Swiss

In einer Krise wird das Emergency Committee zusammengerufen, das sämtliche nötigen Aktivitäten koordiniert. Die Organisation wird bei periodischen Übungen trainiert und muss innert kürzester Zeit einsatzbereit sein. Verschiedene grosse Ereignisse der Vergangenheit verdeutlichen deren Wichtigkeit.

19 Grundlagen der Pensionskasse

Die Rentenleistungen im Alter sind ein wichtiger Bestandteil eines Arbeitsvertrags. Deshalb ist es wichtig, das Leistungsreglement in den Grundzügen zu kennen und zu wissen, wie das Altersguthaben zustande kommt und was eine Änderung im Arbeitsvertrag für Auswirkungen auf die Rente hat.

23 Civilized Thinking

pk2 über die Zuger Kirschtorte und andere Bio-Treibstoffe sowie die unendliche Geschichte der GAV-Verhandlungen.

24 Was macht eigentlich ... Ueli Erb?

Vom Steuerknüppel ins Steueramt – ein nicht alltäglicher Weg. Ueli Erb entschied sich für diesen Wechsel und berichtet der «Rundschau» von seinem ungewöhnlichen Werdegang.

26 Eine neue Triebwerksgeneration

Der Airbus 320neo und die Bombardier-CTSeries-Flugzeuge erhalten ein Geared Turbofan von Pratt & Whitney. Auch wenn es noch einige Jahre dauert, ist ein erster Ausblick auf diese neue Triebwerksgeneration lohnenswert.

29 Vom Chefpiloten zum «Pilot of the Year 2010»

Dass Schauspieler und Sportler mit Awards geehrt werden, ist nicht aussergewöhnlich. Wie aber wäre es, wenn auch Piloten von ihren Managern für besondere Verdienste mit Trophäen gewürdigt würden?

32 Zeitreise

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

34 On The Air ...

Aktuelles aus der Fliegerei.

38 66. IFALPA-Jahreskonferenz in Chiang Mai

Pilotenvereinigungen aus aller Welt trafen sich im Norden Thailands. Die neuen EASA-Dienst- und Ruhezeitregelungen gaben zu Diskussionen Anlass.

39 Der Aero-Club als Dachverband

Thomas Hurter ist der neue Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz. Er ist überzeugt, als Nationalrat die Interessen der allgemeinen Luftfahrt mit direkten Kontakten in Bern gut wahrnehmen zu können.

40 Eintritte, Pensionierung und Austritt

42 Gelesen

Viktor Sturzenegger stellt eine ganze Palette interessanter Bücher vor. Das Spektrum reicht vom Minenunglück in Chile über eine schräge Geschichte aus einem New Yorker Vorort bis hin zu japanischen Werken.

45 Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals

46 Shooter's Corner

Der Segen der digitalen Kameras hat auch Schattenseiten. Wir nehmen immer mehr Bilder auf, kümmern uns aber kaum um deren Verwaltung. Die Suche nach einem Motiv ist in einem Bilderchaos meist sehr zeitaufwendig.

48 Nightstop

Der nightstop-Event findet zum vierten Mal statt. Man trifft sich am 17. Juni ab 19 Uhr im Restaurant «Runway 34» in Glattbrugg.

49 Gedanken eines Fliegenden

Die Leiden eines jungen Upgraders – oder wie unser Kolumnist zu seinen vier Streifen kam.

50 Wir trauern/Termine und Mitteilungen

51 International Youth Exchange

Editorial



Die Swiss hat nach eigenen Angaben im ersten Quartal 2011 einen operativen Gewinn von 16 Millionen Franken erwirtschaftet. In den Finanzzahlen der Lufthansa steht nebst der Swiss mit ihren Töchtern auch die Edelweiss. So kommt – unter Berücksichtigung anderer Konsolidierungspraktiken

der Lufthansa-Revisoren – ein Gewinn von über 21 Millionen Franken zustande. Ein wahrlich gutes Resultat für das traditionell schwächste Quartal. Die Swiss ist für das Jahr 2011 zuversichtlich. Sie hält an ihrer Expansion fest und investiert weiter in die Flotte.

Zudem preist sie sich als Jobmotor an. Es seien in den letzten zwei Jahren gut 100 neue Stellen geschaffen worden, und sie gehöre bei Studierenden zu den Top Ten der Schweizer Arbeitgeber. Das dürfte sich allerdings nur auf die Stellen bei der Bodenorganisation, den kleineren Teil der Swiss, beziehen. Denn im gleichen Zeitraum wurden beim fliegenden Personal über 1100 Mitarbeiter eingestellt, und eine ähnlich hohe Zahl Crew Members hat die Swiss wieder verlassen. Das kann nicht als Jobmotor, sondern muss eher als «Durchlauferhitzer» bezeichnet werden. Die seit Jahren angeprangerten Arbeitsbedingungen verlangen dem Personal an der Front alles ab und führen zu einer hohen Fluktuation.

Der Verbund der europäischen Airlines (AEA) ist daran interessiert, dass das fliegende Personal weiterhin übermässig beansprucht werden kann. Bei der Ausarbeitung der neuen Dienst- und Ruhezeitregelungen sah sich die EASA (European Aviation Safety Agency) dem massiven Druck der AEA ausgesetzt und schlägt Limitationen vor, die über das hinausgehen, was heute praktiziert werden kann. Mehr dazu in «EASA im Blindflug». Sogar das BAZL ist besorgt über erschöpftes Personal und lancierte die Kampagne «We are fit – how about you?». Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) greift das Thema Müdigkeit auf und titelt: «Schläfrigkeit am Steuer – so

gefährlich wie Alkohol». Auch dazu mehr Informationen in diesem Heft.

Dem fliegenden Personal kann nicht vorgeworfen werden, die Firma in Krisenzeiten hängen zu lassen. Auch die Crew, die in Tokio am 11. März von dem schweren Erdbeben überrascht worden war, führte ihren Rückflug in die Schweiz nach unruhigen Zeiten und unter aussergewöhnlichen Umständen durch. Sergio Pulitano berichtet im vorliegenden Interview über seine Erlebnisse und meint, dass er in Tokio «mit einem blauen Auge davongekommen» sei. Wie die Swiss auf die Geschehnisse in Japan reagierte, beschreiben der Bericht «Emergency Response der Swiss» und das Interview mit Martin Knuchel, dem Leiter dieser Organisation.

Die milliarden schweren Investitionen der Swiss betreffen nicht nur die Airbus-Flotte. Die Regional-Jets der Swiss European sollen durch Flugzeuge des Typs Bombardier C Series ersetzt werden. Die Triebwerke der neuen Flugzeuge sind mit einem sogenannten Geared Turbofan ausgerüstet. Tobias Mattle berichtet, dass dieses Bauprinzip nicht so revolutionär ist, wie es der Hersteller Pratt&Whitney anpreist. Es sei eher auf die konsequente Evolution der Technik zurückzuführen, dass damit eine markante Steigerung der Effizienz und eine Entlastung der Ökologie erzielt werden können.

Die Swiss wird diese positiven Punkte in einer zukünftigen Pressemitteilung bestimmt herausstreichen. Es wäre wünschenswert, wenn neben den Investitionen in Flugzeuge dann auch von Investitionen in das Personal die Rede wäre – das Personal, das das Produkt Flug täglich erzeugt.

Wir stellen Menschen dieses Personals vor: in einem Interview von Peter Tilly zum Beispiel Ueli Erb, der nach einer turbulenten fliegerischen Karriere zum Steueramt wechselte; dann die neu eintretenden First Officer oder die Kollegen, die uns mit ihrer Pensionierung verlassen; oder Thomas Hurter, der in Bern für unsere Interessen kämpft; dazu viel Lesenswertes in den üblichen Rubriken und Kolumnen. Ich wünsche eine abwechslungsreiche Lektüre.

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, Captain A320
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 ...»), Captain A320
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: © Swiss International Air Lines

Redaktionsschluss «Rundschau» 3/2011: 19. August 2011

The President's Voice



Immer noch kein neuer GAV für AEROPERS-Piloten

Vor Redaktionsschluss, also zum Zeitpunkt, wo ich diese Zeilen schreibe, ist das Vermittlungsverfahren bezüglich der GAV-Verhandlungen zwischen der AEROPERS und der Swiss noch immer im Gange. Somit kann ich zum Ausgang und dem weiteren

Vorgehen hier nichts Neues sagen. Ich weiss bei Drucklegung nicht, wann und vor allem was für ein GAV für die Piloten von Swiss International zustande kommt. Bertold Brechts Aussage trifft wohl zu: «Angesichts von Hindernissen mag die kürzeste Linie zwischen zwei Punkten die krumme sein.»

Zugunsten eines fairen, zeitgemässen neuen GAV haben die AEROPERS-Piloten zwei Monate ohne GAV und mit den Bedingungen des GAV06 weitergearbeitet. Dieser entstand vor viereinhalb Jahren unter dem Gesichtspunkt des Turnarounds der Swiss und wurde damals unter dem Eindruck der drohenden Gefahr eines zweiten Groundings von den Piloten angenommen. Im Gegensatz dazu entsteht jetzt der neue GAV vor dem Hintergrund einer erfolgreichen Swiss, die seit diesem Turnaround Gewinne eingeflogen hat, die ihresgleichen in der westlichen Luftfahrtindustrie suchen. In keinem dieser vergangenen, teilweise schwierigen Jahre – darunter auch dem Jahr mit der grössten Wirtschaftskrise seit 70 Jahren – musste die Swiss Verluste einfahren. Auch das erste Quartal des laufenden Jahres ist im Vergleich zu dem der Mitbewerber ausserordentlich erfreulich. Die Swiss liefert einen überproportional hohen Anteil an den Gewinn des Lufthansa-Konzerns. Sie wird nicht ohne Grund als «die Perle des Konzerns» bezeichnet.

Das Management schreibt diesen Erfolg seinem Businessmodell zu. Dieses habe in den letzten fünf Jahren gezeigt, wie gut es funktioniert. Jetzt, wo die Swiss klar nicht mehr im Turnaround-Modus ist, muss sich zeigen, dass dieses Modell nicht darum erfolgreich ist, weil es auf dem Buckel der Angestellten getragen wird. Ein neuer, jetzt auszuhandelnder GAV hat unter diesem Gesichtspunkt zu stehen und wird von den Piloten nur dann auch angenommen. In einer hoch rentablen Luftfahrtgesellschaft wollen wir Arbeitsbedingungen in der Schweiz, die sich mit denen der Mitbewerber im Ausland und speziell bei der Konzernmutter vergleichen lassen. Vor allem aber wollen wir Arbeitsbedingungen, die einen zuverlässigen und sicheren Luftfahrbetrieb auch langfristig noch möglich machen. Fatigue wird zu einem immer wichtigeren Thema, vom Management schlicht ignoriert.

Jammern auf hohem Niveau?

Es stellt sich die Frage, auf welchem Niveau denn Jammern noch erlaubt ist. Gemäss der «NZZ» vom 5. Oktober 2010 hat der CEO der Swiss auf hohem Niveau gejammert, als er die Leserschaft zuerst über das florierende Geschäft und den Kauf zusätzlicher Langstreckenflugzeuge informiert habe, um dann innert Wochenfrist wortreich über die schwierigen Bedingungen am Flughafen Kloten zu klagen. Die «NZZ» ergänzt, dass der

CEO der Swiss genau wisse, was er am Flughafen Zürich habe: einen stadtnahen, öffentlich perfekt erschlossenen, gut organisierten, international gerühmten Flughafen mitten in einem Markt mit unvergleichlicher Kaufkraft. Dass für dieses Gesamtpaket im Gegenzug einige Nachteile in Kauf zu nehmen sind – schwierige Topografie und eine dichte Bevölkerung mit einigen, aber weitgehend nachvollziehbaren Sensibilitäten –, damit wird die Swiss leben müssen. Wir gehen davon aus, dass CEO und Verwaltungsrat der Swiss genau wissen, was sie an ihren Piloten haben: Hoch motivierte, gut ausgebildete, leistungswillige, verantwortungsvolle und kooperative Mitarbeiter, die, nachdem sie der Firma mit zum Erfolg verholfen haben, jetzt wieder Arbeitsbedingungen benötigen, die einem Vergleich im Konzern oder mit vergleichbaren Mitbewerbern standhalten, dem Niveau in der Schweiz entsprechen und Übermüdung wegen fehlender Erholungsmöglichkeiten verhindern.

Sozialpartnerschaft mit neuem Vertrag

Ein Vertrag wird zwischen zwei Parteien abgeschlossen, im Falle eines Gesamtarbeitsvertrages zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, den sogenannten Sozialpartnern. Urs Hofmann, Nationalrat und Regierungsrat des Kantons Aargau, schreibt auf seiner Webseite: «Sozialpartnerschaft heisst nicht nur miteinander reden und am Schluss so entscheiden, wie man es schon immer im Kopf hatte. Sozialpartnerschaft heisst auch für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer: Mitdenken, Mitwirken, Mitgestalten von Anfang an.»

Unsere Wirtschaft basiert auf einem partnerschaftlichen Umgang von Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Eine richtig verstandene Sozialpartnerschaft setzt echte Partnerschaft unter gleichberechtigten Partnern voraus. Genau das wollen wir Piloten: Nicht nur vordergründig miteinander reden, um dann von einem Entscheid zu erfahren, den das Management schon immer im Kopf hatte. Der absoluten kurzfristigen Gewinnmaximierung sind andere, längerfristig ebenso wichtige Werte gegenüberzustellen. Die Buchhalter können bis auf den letzten Rappen genau berechnen, wie viel eine zusätzliche Personalposition, ein zusätzlicher freier Tag oder ein komfortableres Hotel kosten. «Die Ermittlung von Zahlen ersetzt das Denken» (Paul Otto). Mit diesen Zahlen wird dann gespart, ohne dabei zu berücksichtigen, welcher Schaden dabei an anderen Stellen verursacht wird. Ein bekannter deutscher Management-Berater stellt spärwütigen Managern jeweils die Frage: «Wissen Sie denn eigentlich, was Sie all das Sparen kostet?»

Leider gibt es keine Kostenstelle für Demotivation, Frustration, Misstrauen und Unverständnis. Diese Werte gehen weder in das traditionelle Budget noch in die buchhalterische Rechnung ein. Der verpasste Gewinn wird nie berechnet. Dabei müsste es das Management doch besser wissen: Es hat vor nicht allzu langer Zeit eine Weiterbildung unter dem Header «Musterbrecher» genossen. Und die Musterbrecher-Forschung zeigt, dass das Spiel nicht mehr über die klassischen Wettbewerbsvorteile (Prozesseffizienz, Marke usw.) entschieden wird. «Diese werden schlichtweg vorausgesetzt. Die Wettbewerbsvorteile der neuen Generation sehen anders aus. Wir nennen sie Wettbewerbsvorteile zweiter

Ordnung und meinen damit Leidenschaft und Begeisterung, Führungsexzellenz durch gelebte Beziehung, Nutzung kollektiver Intelligenz, frei atmende Organisation.»

Nach dem Abschluss eines neuen GAV besteht die Möglichkeit für einen Neuanfang. Aber auch dann können Vertrauen und Respekt nicht einfach vorausgesetzt oder verlangt werden. Beides wird mit der Zeit durch verantwortungsvolles, ehrliches Handeln erlangt. Zerstören lassen sich Respekt und Vertrauen sehr viel schneller und nachhaltiger, als sie aufgebaut sind. Wie

viel das verloren gegangene Vertrauen und der bisweilen respektlose Umgang mit dem Personal die Firma gekostet haben, wird wohl nie zu beziffern sein.

Zum Abschluss sei Albert Schweitzer zitiert: «Vertrauen ist für alle Unternehmungen das grosse Betriebskapital, ohne welches kein nützliches Werk auskommen kann. Es schafft auf allen Gebieten die Bedingungen gedeihlichen Geschehens.»

Rolf Odermatt
Präsident



EASA im Blindflug

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) setzt Piloten mit neuen Dienstzeitregelungen erhöhter Müdigkeit aus. Damit verringert sie die Sicherheit und tut dies gegen die Empfehlung der Wissenschaftler. Das US-amerikanische FAA hingegen macht eine Kehrtwende – nach der bitteren Erfahrung, dass Pilotenmüdigkeit töten kann.

Text: Jürg Ledermann

Die europäischen Piloten sind in Aufruhr. Die European Aviation Safety Agency (EASA) präsentierte im Dezember 2010 ihren Vorschlag für die neuen Dienst- und Ruhezeitregelungen (Flight Time Limitations, FTL). Diese Vorschriften sollen die jetzt noch gültigen EU-OPS FTL nächstes Jahr ablösen und gleichzeitig die bisherigen länderspezifischen Zusätze ausser Kraft setzen. Für Schweizer Berufspiloten wird es im Grundsatz keine BAZL-Limitationen mehr geben. Es gelten in Zukunft nur noch das EASA-Gesetz und das, was in einem allfälligen GAV steht. Zudem wird die Möglichkeit bestehen, dass eine National Authority sogar von der Einhaltung von Vorschriften befreit wird. Dazu muss sie lediglich belegen, dass ein sicherer Flugbetrieb dank flankierender Massnahmen (Mitigation Measures) trotzdem möglich ist.

Das ist eine sehr brisante Entwicklung für die europäischen Piloten, die keinem GAV unterstehen. Wer sich nicht wehren und in einem Vertrag kein schützendes Regelwerk verankern kann, wird einen schweren Stand haben. Martin Vejvoda, Experte für Flugmedizin am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), meint zum EASA-Vorschlag überaus deutlich: «Das geht gar nicht – muss ich sagen. Wer sich das ausgedacht hat, der hat noch nie ordentlich Dienst gemacht über mehrere Monate hinweg.» Vejvoda weiss, wovon er spricht: Er ist einer der Experten, die im Auftrag der EASA die EU-OPS FTL unter die Lupe genommen haben. Ihr wissenschaftlicher Bericht (Moebus Report) zeigt die Schwachstellen auf und warnt vor der Gefahr, die von übermüdeten Piloten im Cockpit ausgeht.

Der Moebus Report sollte die wissenschaftlichen Grundlagen für die neuen Vorschriften liefern. Die EASA ignorierte die Vorschläge der Experten aber weitestgehend und bezeichnet ihren Vorschlag als ausge-

wogen «in Bezug auf Sicherheitsverbesserungen und ihre möglichen Auswirkungen auf die wirtschaftlichen und die sozialen Aspekte».

Schwere Bedenken der ECA

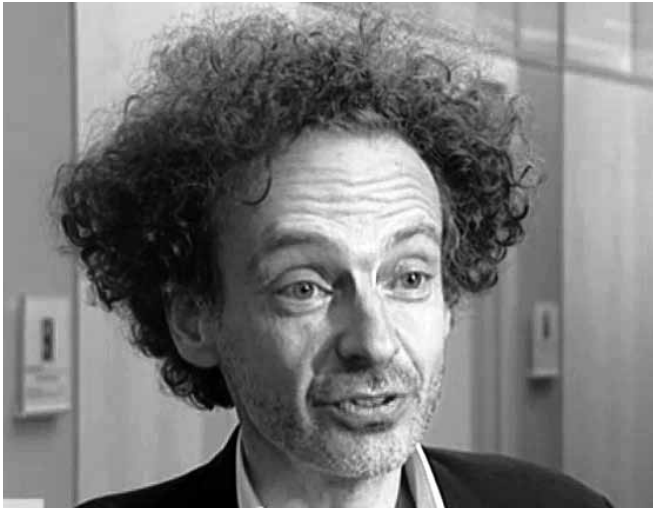
Die European Cockpit Association (ECA) konnte nicht glauben, was da zu lesen war, und titelte in einer ersten Pressemitteilung: «A Big Step for Aviation Safety – In the Wrong Direction». Die ECA führt an, dass längst bekannt ist, dass Fatigue zu fatalen Unfällen führen könne. Sie bemängelt zu Recht, dass die EASA – obwohl der Moebus Report seit September 2008 vorliegt – viel Zeit verstreichen liess, ohne sich konkret damit zu befassen

– ein Bericht notabene, den die EASA selbst in Auftrag gegeben hat. Der jetzige EASA-Vorschlag, genannt «Notice of Proposed Amendment No 2010-14A», sei unreif, basiere nicht auf wissenschaftlichen Erkenntnissen, sei an den Interessen der Air-

lines orientiert. Zudem sei er deutlich unter dem neuen Standard, den das US-amerikanische FAA im September 2010 vorgestellt hatte. Der EASA-Vorschlag unterschreitet laut ECA die momentan gültigen Vorschriften diverser EU-Länder deutlich – darunter die als «State of the Art» geltenden CAP 371 Grossbritanniens, die den Titel «Avoidance Of Fatigue in Air Crews» tragen. Da solche Regelwerke mit der Einführung der EASA FTL im Grundsatz automatisch wegfallen werden, bedeutet dies, dass der Sicherheitsstandard in der europäischen Luftfahrt deutlich sinken wird. Dies geschieht entgegen der Aufgabe der EASA, nämlich einheitliche und hohe Sicherheitsstandards zu erstellen und zu überwachen.

Angesprochen auf die Problematik übermüdeten Piloten, meint Jean-Marc Cluzeau von der EASA: «Wenn man sich den Faktor Übermüdung als Einflussgrösse für Unfälle ansieht, so kann man feststellen, dass Übermüdung in Europa keinen sicherheitsrelevanten Einfluss hat.»

**«Wer sich das ausgedacht hat,
der hat noch nie ordentlich
Dienst gemacht über mehrere
Monate hinweg.»**



Jean-Marc Cluzeau: «Übermüdung hat in Europa keinen sicherheitsrelevanten Einfluss.»

Dass dies so ist, liegt nicht an den momentan gültigen europäischen Vorschriften (EU-OPS Subpart Q). Vielmehr schützen die restriktiveren Normen der Länder und die bei vielen Airlines gültigen Gesamtarbeitsverträge die Piloten und die Airlines noch vor den verheerenden Folgen von Fatigue.

Massiver Druck der Airlines

Eine ganz andere Einschätzung der Lage nimmt das FAA (Federal Aviation Administration) bei der Beurteilung der US-amerikanischen Verhältnisse vor. Denn bereits in der Einleitung zu den neuen US-Flugdienstvorschriften schreibt es: «Fatigue threatens aviation safety because it increases the risk of pilot error that could lead to an accident.» Das Ziel sei, «to ensure that pilots have an opportunity to obtain sufficient rest to perform their duties, with an objective of improving aviation safety». Das FAA hat in seiner schwierigen Doppelrolle als Förderer der Luftfahrt und als Wächter über die Sicherheit erkannt, dass es Zeit ist, etwas zu unternehmen. Das NTSB (National Transportation Safety Board) setzte dahingehende Forderungen bereits 1990 auf seine Liste der Most Wanted Transportation Safety Improvements. Es kritisierte das FAA wiederholt, weil es in Sachen Übermüdung von Personal, das am Boden oder in der Luft bei der Passagierbeförderung eingesetzt wird, nichts unternehme. Als das FAA im November 2008 eine Vorschrift erlassen wollte, die die Ermüdungsproblematik auf Ultra-Langstreckenflügen entspannen sollte, drohten die Airlines und andere Industrieverbände mit juristischen Klagen, um die Vorschrift zu blockieren. Das FAA gab klein bei und zog die Vorschrift zurück.

«A big step for aviation safety - in the wrong direction.»

Diese Geschichte wiederholt sich nun in Europa. Auch hier nahm der Verband der europäischen Airlines (AEA) – dem auch die Swiss und die Lufthansa angehören – mit massivem Lobbying auf die EASA Einfluss. Im Politikmagazin «Kontrovers» des Bayerischen Rundfunks vom 6. April 2011 war der Auszug eines AEA-Memos zu lesen, mit dem die AEA ihre Zufriedenheit über die geleistete Arbeit ausdrückt: «Die Gewerkschaften haben es nicht geschafft, ihre ... Forderungen, die auf dem fehlerhaften Moebus Report basieren, durchzusetzen». Die AEA geht gemäss einem der ARD-Sendung «plusminus» vorliegenden Dokument davon aus, dass es ihr gelungen ist, annähernd 100 Prozent ihrer Lobbyziele erreicht zu haben.

Schwerwiegende Folgen von Fatigue

Es fragt sich nun, woher die unterschiedlichen Betrachtungsweisen des FAA und der EASA kommen, die als Institutionen doch denselben Auftrag haben, nämlich für Flugsicherheit zu sorgen. Beide Agenturen werfen in ihren ausführlichen Berichten den Blick in die Vergangenheit und haben statistisches Material gesammelt. Die EASA suchte in Berichten über Unfälle und Vorfälle nach den Worten «Crew Fatigue». In diesem Raster blieben zwei Unfälle und acht schwerwiegende Vorfälle der letzten zehn Jahre hängen. Da sich die Besatzungen, die die beiden Unfälle verursacht hatten, ausserhalb der gesetzlichen Limitationen befanden, schliesst die EASA abschliessend daraus, dass eher die Aufsicht und Einhaltung der Flight Time Limitations (FTL) das Problem sei und nicht die eigentlichen FTL.

Das FAA hingegen führt beim statistischen Material

18 Unfälle auf, bei denen die Piloten aufgrund von Fatigue Fehler machten. Es schliesst daraus, dass Pilot Fatigue ein ernstzunehmendes Problem ist. Nach Hochrechnungen kommt es zum Schluss, dass in einer Zehnjahresperiode

im Mittel 28,9 Flugzeugunfälle zu erwarten seien, bei denen Fatigue ein Faktor ist. Diese Unfälle würden im Mittel 175 Todesopfer fordern und einen Schaden von 1,581 Milliarden US-Dollar verursachen. Um eine Aussagekraft über die Wirkung der vorgeschlagenen, verschärften FTL zu erhalten, analysierte das FAA die vorgefallenen Unfälle und prüfte, ob sie auch unter Anwendung der neuen Vorschriften stattgefunden hätten. Die Analyse zeigte, dass das neue Regelwerk rund 40 Prozent der Unfälle von Passagierflugzeugen und 58 Prozent der Unfälle von Frachtflugzeugen vermieden hätte. Zur Berechnung des Nutzens der neuen FTL wurde die oben genannte Schadenssumme um die ermittelten prozentualen Verbesserungen reduziert und mit rund 660 Millionen US-Dollar für eine Zehnjahresperiode angegeben.

	EASA	FAA	Wissenschaftliche Studien
Einsatz am Tag	max. 14 Std./Tag	max. 13 Std./Tag	max. 12 Std./Tag
Einsatz in der Nacht	max. 12 Std. während 7 Tagen hintereinander	max. 9 Std. max. 3 Nächte hintereinander	max. 10 Std. mit Limitation der aufeinander- folgenden Nachteinsätze

Zwei Beispiele als Vergleich der deutlichen Unterschiede von EASA- und FAA-Limitationen.

We are fit – how about you?



stay safe!



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Federal Office of Civil Aviation FOCA

BAZL: «Wer sich psychisch und physisch gut fühlt, begeht weniger Fehler und kann auch ausserordentliche Situationen besser meistern.»

Klare Richtung des FAA

Demgegenüber stehen Kosten von 1,254 Milliarden US-Dollar, die durch die teurere Operation (60,6 Prozent), stabilere Flugpläne (0,4 Prozent), Ausbildung im Umgang mit Müdigkeit (21 Prozent) und Ruhemöglichkeiten in Flugzeugen (18 Prozent) entstehen. Bei der Kosten-Nutzen-Betrachtung führt das FAA aus, dass bei den Berechnungen ein statistisches Menschenleben (Value of Statistical Life, VSL) mit einem Wert von 6 Millionen US-Dollar eingesetzt wurde. Es relativiert die Berechnung mit dem Hinweis, dass der VSL einer

«Fatigue threatens aviation safety.»

gewissen Bandbreite ausgesetzt ist. In der Schlussbetrachtung sieht sich das FAA darin bestärkt, die neuen Vorschriften auch gegen den grossen Widerstand der Airlines einzuführen. FAA-Administrator Randy Babbitt bezeichnete die Kosten als «what you pay ... for a safer environment».

Die Zusatzkosten, die durch die stabileren Flugpläne (Schedule Reliability) hervorgerufen werden, fallen relativ tief aus. Die Betrachtungen dahinter sind aber eine Erläuterung wert. Die Ausführungen des FAA beziehen sich darauf, welche Umstände als vorhersehbar gelten und was unter die Rubrik «unforeseeable circumstances beyond the carrier's control» fällt. Das FAA stellt unmissverständlich fest, dass saisonale Wetterphänomene vorhersehbar seien und keine Begründung dafür liefern, um bei Verspätungen automatisch zur Ausdehnung der maximalen Flugdienstzeiten zu greifen. Es listet wörtlich auf: Schnee im Winter, Gewitter im Sommer und die Auswirkungen der Jetstreams, die ihre Lage saisonal ändern. Ebenso gelten Verspätungen als vorhersehbar, wenn chronisch überlastete Flughäfen angefliegen werden. In diesen Fällen müssen Einsatzpläne so gestaltet sein, dass die entstandenen Verspätungen im regulären Flugplan und mit den regulären Dienstzeiten der Besatzungen aufgefangen werden können.

Theorie und Praxis

Dadurch, dass die EASA nicht von Unfällen ausgeht, die mit Fatigue in Zusammenhang stehen, erkennt sie

auch keinen wirtschaftlichen Nutzen von neuen Vorschriften. Sie berechnet dafür den wirtschaftlichen Schaden, den Airlines durch neue, restriktivere Vorschriften erleiden könnten, auf den Euro genau.

Beiden Agenturen liegen dieselben wissenschaftlichen Quellen vor, und beide kommentieren momentan gültige länderspezifische Regelwerke wie die britischen CAP 371. Und doch sind die Resultate sehr unterschiedlich. Es sind verschiedene Faktoren, die die divergierenden Haltungen zu erklären vermögen.

Da ist auf der einen Seite das FAA, das mit der bitteren Erfahrung etlicher Abstürze leben muss. Nach dem Crash der Colgan Air DHC-8-400, die im Februar 2009 nach einem Kontrollverlust 50 Menschen in den Tod gerissen hatte, setzte das Umdenken ein. Das FAA orientiert sich nun am menschlichen Bedürfnis nach genügend Erholung und stützt sich dabei auf wissenschaftliche Erkenntnisse. «What this rule is based on is hard science and I think that's what was missing in the past», meinte FAA-Chef Babbitt bei der Präsentation des neuen Regelwerks.

Die EASA andererseits verschliesst die Augen vor der Realität und ignoriert die Gefahr, die von ihren alten und neuen Dienst- und Ruhezeitregelungen ausgeht. Weder die bekannten wissenschaftlichen Erkenntnisse finden Eingang noch über Jahre erfolgreich praktizierte Regelwerke wie die britischen CAP 371. Die EASA hat viele Erkenntnisse ganz einfach übergangen und bevorzugt vielerorts die Lösungsvorschläge der Airlines. Sie versucht, die leidige Diskussion um Fatigue mit einem 244-seitigen theoretischen Bericht abzutun, der trotzdem noch viele Fragen offenlässt.

Für die europäischen Piloten sieht die Zukunft düster aus. Es bleibt ihnen nichts anderes übrig, als sich zu wehren – sich zu wehren für ihre Sicherheit und die der ihnen anvertrauten Passagiere. Dazu bleiben ihnen keine anderen Mittel zur Verfügung als die tatkräftige Unterstützung ihrer Personalvertreter beim Kampf um sichere Arbeitsbedingungen – um ein Regelwerk, das sicher in einem GAV verankert ist.

Ein kleiner Hoffnungsschimmer bleibt dennoch. Die ECA konnte immerhin erreichen, dass bei der Beratung über den EASA-Vorschlag drei medizinische Fachleute beigezogen und angehört werden. Auch will sich die EASA das neue Regelwerk der FAA jetzt trotzdem genauer anschauen – aber erst, wenn es Ende Sommer 2011 in Kraft tritt. •

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Die WINGS Bar an der Nightstop-Party

www.nightstop.ch

www.wings-lounge.ch

Schläfrigkeit am Steuer – so gefährlich wie Alkohol

Bei rund 10 bis 20 Prozent aller Verkehrsunfälle ist Müdigkeit im Spiel. Wer sich müde ans Steuer setzt, gefährdet sich, Mitfahrer und andere Verkehrsteilnehmer. Daher hat die Beratungsstelle für Unfallverhütung eine dreijährige Kampagne zur Bekämpfung von Müdigkeit am Steuer lanciert.

Text: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung

Müdigkeitsanfälle können jede Fahrerin und jeden Fahrer treffen. Nicht nur das Einschlafen am Steuer ist gefährlich, sondern schon die Müdigkeit selbst reduziert die Fahrfähigkeit erheblich. Wer schläfrig fährt, schätzt Geschwindigkeiten falsch ein, ist unkonzentriert und reagiert ähnlich langsam wie nach dem Konsum von Alkohol. Zu den Ursachen für die Schläfrigkeit gehören Schlafmangel, Fahren in Zeiten, in denen man normalerweise schläft, lange Wachzeiten, ein

wechselnder Schlafrhythmus oder auch Erkrankungen wie das Schlafapnoe-Syndrom oder Depressionen. Im Extremfall nickt die Lenkerin oder der Lenker ein – mit oftmals verhängnisvollen Folgen. Bis zum Alter von 40 Jahren verursachen Lenker vor allem am Wochenende und in der Nacht Müdigkeitsunfälle. Personen über 40 verunfallen dagegen eher in den Nachmittagsstunden. Ob und wann Sekundenschlaf eintritt, kann niemand vorhersagen. Man kann aber dessen Vorzeichen erkennen und entsprechend handeln. Zu den Alarmsignalen gehören ein Brennen in den Augen, dauerndes Gähnen, Augenlider, die ständig zufallen, verschwommene Sicht, Aufschrecken, Frösteln.

Das einzig wirksame Mittel gegen Müdigkeit ist ausreichend Schlaf. Wer bereits vor Antritt der Fahrt Müdigkeit verspürt, verzichtet besser auf das Fahrzeug. Bei Anzeichen von Schläfrigkeit während der Fahrt sollte man unbedingt möglichst bald anhalten und mit einem kurzen Schlaf von idealerweise 15 Minuten neue Energie tanken – das ist der Turboschlaf. Die Einnahme eines koffeinhaltigen Getränks vor dem Turboschlaf kann dessen Wirksamkeit erhöhen. «Massnahmen» wie das Hören lauter Musik, lautes Mitsingen oder geöffnete Fenster helfen hingegen nicht gegen die Übermüdung.

Die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung hat sich zum Ziel gesetzt, die Fahrerinnen und Fahrer für das Phänomen der Müdigkeit am Steuer zu sensibilisieren und den regenerierenden Kurzschlaf zu propagieren. Finanziert durch den Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) und in enger Zusammenarbeit mit dem TCS und dem Verkehrssicherheitsrat (VSR), führt sie in den nächsten drei Jahren eine Präventionskampagne zu diesem Thema durch. Lanciert wurde sie am 14. März mit dem ersten nationalen Turboschlafstag. Die Kampagne richtet sich an alle Pw-Lenker, denn Schläfrigkeit am Steuer kann jede und jeden treffen. Sie spricht aber im Verlauf der drei Jahre auch jeweils unterschiedliche Zielgruppen an: Senioren, berufliche Vielfahrer und junge Lenker. ●

Weitere Informationen zur Kampagne und zur Müdigkeit am Steuer: Broschüre *Müdigkeit am Steuer*.
www.turboschlaf.ch



«In Tokio mit einem blauen Auge davongekommen»

Sergio Pulitano war während des Tōhoku-Erdbebens als SF/O im Crew-Hotel Hilton Tokio Narita. Das Epizentrum des Bebens vom Freitag, 11. März, um 14.46 Uhr Ortszeit lag etwa 340 Kilometer vom Hotel entfernt in einer Tiefe von rund 30 Kilometern. Sergio schildert die bewegenden Momente in einem Interview.

Fragen: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Wo warst Du zum Zeitpunkt des grossen Bebens?

Sergio Pulitano: Ich war im Bett. Wir sind am Vortag des Bebens in Narita angekommen. Ich habe in der ersten Nacht schlecht geschlafen. Ich beschloss, mich an diesem Mittag zwei Stunden auszuruhen, bevor ich mit der Crew am Abend nach Narita gehen wollte. Nach einer knappen Stunde Schlaf hat es mich geweckt.

«RS»: Was waren Deine ersten Eindrücke?

S.P.: Es war ein starkes Beben. Die Crew, die wir am Vortag sahen, hat uns darüber informiert, dass immer wieder Erdbeben zu spüren seien. Das ist ja üblich in Japan und schon beinahe normal.

Aber dieses Beben war sehr stark. Es mischten sich kurze heftige Stösse mit langsamen Bewegungen. Es dauerte lange. Immer wieder links, rechts, vor und zurück.

Was mir am meisten zusetzte, waren die langsamen Bewegungen des Hotels. Es schien als Ganzes hin und her zu wanken. Dazu die Geräusche: Knirschen, Ächzen, das Geklapper aus dem Kleiderschrank und Töne von den Leitungen.

«RS»: Was ging Dir durch den Kopf?

S.P.: Zuerst wollte ich mich in eine Türzarge stellen. Aber ich kam nicht vom Bett weg und war in der Situation gefangen. Da habe ich mich dort festgehalten.

Ich befürchtete, dass das Fenster zu Bruch gehen könnte. Das Bett war nicht weit davon entfernt. Da ich aber am Schlafen war, hatte ich den Vorhang zugezogen, was mich etwas beruhigte.

Ständig rieselte Staub von der Decke. Ich hatte Bedenken, dass sich eine Gipsplatte lösen und auf mich fallen könnte.

«RS»: Hast Du Dich an die Unterlagen im OM A und OM C erinnert ?

S.P.: Ja, schon, aber ich konnte nicht vom Bett runter. Die Schuhe standen bereit, und auch meine Taschenlampe lag neben dem Nachttisch.

«RS»: Wie bist Du aus dem Zimmer gekommen?

S.P.: In einer Phase mit etwas weniger heftigen Stössen zog ich mich an. Ich hörte eine Ansage, wie ein PA (Passenger Address), aber nur auf Japanisch. Ich verstand kein Wort. Dem Tonfall nach war der Sprecher aber aufgeregt. Ich vermutete, dass er etwas über Schäd-

den am Hotel gesagt hat – vielleicht, dass es irgendwo lecke Gasleitungen habe oder dass man wegen Feuers nicht überall durchgehen konnte.

Ich ging aus dem Zimmer und die Treppe hinunter. Ich war im siebten Stock. Eigentlich fühlte ich mich ganz in Ordnung. Ich dachte, dass das hier nun mal so sei und die Gebäude ja erdbebensicher seien.

«RS»: Was war im Hotel los?

S.P.: In der Lobby war ein Chaos. Das Wasser des Teichs hatte sie überflutet. Ich ging aus dem Hotel hinaus auf den Vorplatz, wo sich alle Gäste versammelten. Da fühlte ich mich sicher.

Die Beben gingen jedoch weiter. Ein Gefühl und ein Grollen, als würden Panzer vorbeifahren.

Das Personal begann, Tücher und Decken zu verteilen, denn es war mit fünf Grad schon ziemlich kühl. Auch Wasser wurde angeboten.

Wir standen etwa zwei Stunden im Freien, bis das Gebäude überprüft und für sicher befunden worden war.

«RS»: Hat sich die Crew draussen getroffen?

S.P.: Wir waren zunächst zu sechst: drei Flight Attendants und wir drei vom Cockpit. Dann kamen immer mehr hinzu, auch Crew Members der Besatzung, die an diesem Tag eingetroffen waren.

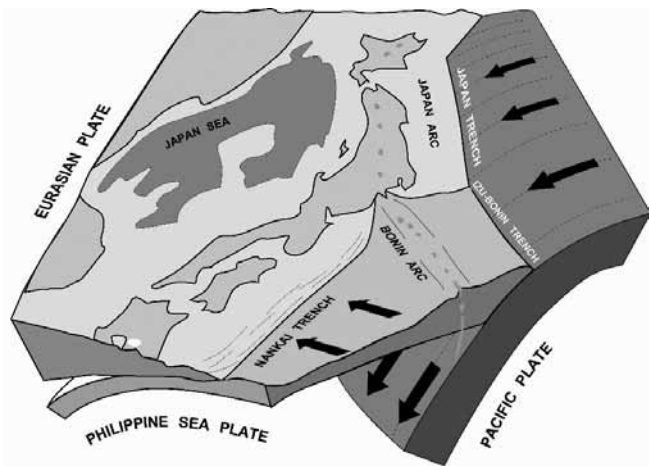
«RS»: Wie wurdet Ihr informiert? Musstet Ihr Informationen selber besorgen?

S.P.: Ich schickte meiner Frau, sobald ich im Freien war, eine SMS-Nachricht: Es habe zwar gebebt, aber mir gehe es gut. Kurz darauf brach das Handy-Netz zusammen. Wir wollten die ELS anrufen. Das ging dann aber nicht.

Als wir wieder im Hotel waren, konnten wir im Zimmer des Captains über das Internet, das erstaunlicherweise noch funktionierte, mittels Skype die Angehörigen und die ELS informieren. Das war dann die Hauptverbindung, über die die Informationen liefen: von der ELS zum Captain und umgekehrt.

«RS»: Wie ging es dann weiter?

S.P.: Wir wollten nicht im Hotel bleiben, sondern nach Narita fahren. Da kamen uns Crew Members entgegen, die mit dem Fahrrad in Narita waren. Sie berichteten von der Zerstörung im Dorf, dass nur drei Restaurants offen seien und dass diese schon jetzt überfüllt wären. Offenbar seien viele Fassadenteile auf die Strassen gestürzt, die Strassen selbst seien



Die pazifische Platte schiebt sich beim Japanischen Graben unter die eurasische Platte (Quelle: L. Jolivet, ISTO, Orléans).

beschädigt worden, und überall lagen Glassplitter herum.

Wir blieben im Hotel, obwohl die Busse wieder fuhren. Dort hatten wir Zugang zu neuen Informationen. Man traf sich in der Lobby und tauschte sich gegenseitig aus.

«RS»: Wie lange hat es gedauert, bis die Crew komplett war?

S.P.: Nach und nach sind alle zusammengekommen. Ein Flight Attendant war aber in der Stadt blockiert, weil die Züge nicht mehr fuhren. Sie hatte kein Handy, das in Japan funktionierte. Wir hatten zunächst keine Informationen darüber, wo sie war, wie es ihr ging und was sie machte. Erst um Mitternacht konnte sie im Hotel anrufen. Es ging ihr gut. Sie war aber in der Bahnstation Ueno blockiert und musste dort übernachten.

«RS»: Du warst auf einem «Zweinächter». Das Beben passierte an Deinem freien Tag. Der Rückflug war für den nächsten Morgen vorgesehen. Hat das so stattgefunden?

S.P.: Der Flugplatz Tokio Narita wurde nach dem Beben geschlossen, öffnete aber am Abend wieder. Wir erhielten die Information, dass der Flug von Zürich nach Japan unterwegs sei. Also entschieden wir uns dazu, schlafen zu gehen und den Rückflug anzutreten.

«RS»: Konntest Du schlafen?

S.P.: Nicht so gut. Vor allem, weil es etwa um Mitternacht ein gewaltiges Nachbeben gab, bei dem ich beinahe nochmals aus dem Hotel gerannt wäre. Um 3 Uhr in der Früh hat es nochmals ganz deutlich geschwankt. Richtig tief geschlafen hat wohl niemand.

Es war am Morgen auch klar, dass wir nur dann gehen würden, wenn sich alle für den Flug genug fit fühlten.

«RS»: Ist die Flight Attendant, die in der Stadt blockiert war, noch eingetroffen?

S.P.: Nein. Zudem fehlten auch die drei Japanerinnen, die alle blockiert waren. Von der anderen Swiss-Besatzung, die mit elf Flight Attendants angekommen war,

konnten wir uns jemanden ausleihen. Somit hatten wir sieben Flight Attendants. Für Start und Landung übernahm ein First Officer die Tür 1R, womit alle Stationen besetzt waren.

Eigentlich war der Flug sehr gut gebucht. Da aber viele Passagiere nicht zum Flug erschienen, konnte die Besatzung den Service den Umständen entsprechend normal durchführen.

«RS»: Gab es spezielle Vorkommnisse, die man so nicht erwarten würde?

S.P.: Ein Kollege hat erzählt, dass er aus dem Zimmer ausgeschlossen worden war. Im Hilton Narita hat es zur Sicherung der Zimmertür keine Vorhängekette, sondern metallische Bügel, die vor die Tür geklappt werden. Durch die Erdstöße hatte sich der Bügel selbstständig vor die Tür geklappt und diese verriegelt. Die Tür musste schliesslich vom Personal aufgebrochen werden.

«RS»: Hattet Ihr bereits einen Überblick über die Ausmasse des Erdbebens und des Tsunamis?

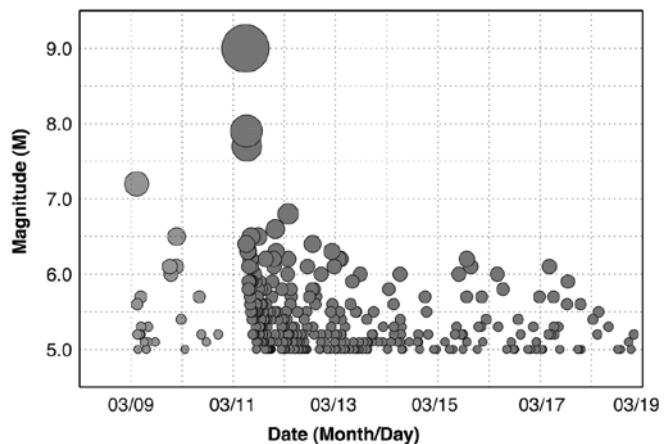
S.P.: Erst als wir wieder in die Zimmer kamen und uns am Fernseher informierten, erfuhren wir vom Tsunami und der ungläublichen Verwüstung. Das Hotel liegt im Landesinneren, erhöht und nicht an offenem Wasser. Die sichtbaren Schäden in der näheren Um-

gebung waren minim.

So stellte sich eine relativ ruhige Stimmung ein. Zwar mussten wir die Nachbeben ertragen, von ihnen schien aber keine unmittelbare Gefahr auszugehen. Erst zu Hause realisierte ich, welches Glück ich unter diesen Umständen gehabt habe. Ich war zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Wir sind in Tokio mit einem blauen Auge davongekommen.

«RS»: Welche Schäden gab es am Hotel?

S.P.: Alle Emergency Exits liessen sich problemlos öffnen. Die Lobby war bald wieder in Ordnung, und am Abend funktionierten auch die Fahrstühle wieder. An der Aussenhülle des Hotels fehlten ein paar Platten, und es hatte wenige, feine Risse im Verputz. Sonst war dem Gebäude nichts anzusehen.



Am 9. März begannen die Vorbeben. Dem Hauptbeben folgten weitere, schwere Stösse (Quelle: USGS).

Das Tōhoku-Erdbeben vom 11. März 2011

Das Erdbeben vor der japanischen Küste war mit der Magnitude von 9,0 M_W eines der fünf stärksten je gemessenen Beben weltweit. Das Beben im Indischen Ozean am 26. Dezember 2004 hatte eine Magnitude von 9,1 M_W und löste ebenfalls einen verheerenden Tsunami aus. Das bisher stärkste Ereignis in Japan war im Dezember 1994 und hatte eine Magnitude von 7,8 M_W .

Die Vorbeben des Tōhoku-Erdbebens starteten zwei Tage zuvor mit einer Magnitude von 7,2 M_W . Die Epizentren lagen rund 40 Kilometer vom Hauptschlag entfernt. In der Serie von über 260 Nachbeben in der darauf folgenden Woche erreichten drei Beben ebenfalls Werte über 7 M_W .

Die tektonischen Platten verschoben sich nach Berechnungen des US Geological Survey (USGS) um gut 30 Meter. Dabei bewegten sie sich mit einer Geschwindigkeit von 1,25 bis 3 km/s.

Die vom Tsunami am stärksten betroffene Gegend um Sendai wurde um über fünf Meter verschoben und sank um etwa 75 cm ab. In Tokio blieb die Verschiebung im Zentimeterbereich.

Die Rotationsachse der Erde verschob sich um zirka 10 cm. Die Schockwellen des Hauptbebens trafen nach rund zwölf Minuten in Europa ein und erreichten den Höhepunkt 40 Minuten später. Die Schweiz bewegte sich um 2 cm nach oben und unten.

«RS»: Wie verlief die Abreise?

S.P.: Wir fuhren zum Flughafen, erledigten das Briefing, das Flugzeug stand bereit, das Handling lief ohne Probleme ab, auch die Betankung: es war wie immer. Unter diesen Umständen war diese Normalität eigenartig. Nur der Stationsmanager erschien erst zum Abflug, weil er über Nebenstrassen fahren musste. Wir waren dann weit und breit die Einzigen, die sich auf dem Vorfeld bewegten. Viele Flüge sind nach Osaka ausgewichen oder wurden abgesagt.

Auch der Rückflug verlief normal. Zuerst wollten wir die CRP-Ablösung in Zwei-Stunden-Schichten abwickeln. Aber wir waren fit genug, um es bei den normalen Vier-Stunden-Schichten zu belassen.

In Zürich wurden wir von Lucas Schelling vom Cabin Crew Management in Empfang genommen. Er informierte uns über die Entscheidungen der Swiss und die geänderte Rotation.

«RS»: Was waren im Rückblick positive Punkte?

S.P.: Es war ein grosser Vorteil, so nahe am Flugplatz zu sein. Wir hatten einen guten Informationsstand über die Lage am Flugplatz. Wir waren mobil und hätten in kurzer Zeit aufbrechen können, wenn es die Umstände erfordert hätten. Von der Stadt her wäre das schon viel schwieriger gewesen, denn auch die Autobahnen waren teilweise beschädigt und geschlossen.

Die Verbindung in die Schweiz über die ELS zum Captain hat sehr gut funktioniert.

Ich hatte mir die Zimmernummern der Cockpit-Kollegen notiert. Somit wusste ich, wo ich meine Ansprechpartner finden konnte. Das Hotel hat uns später eine Zimmerliste der Crew Members gegeben. So konnten wir systematisch informieren.

«RS»: Wo lagen die Probleme?

S.P.: Dass die erste Ansage im Hotel nur auf Japanisch kam, war für alle unverständlich. Gerade in einem Erdbebengebiet, in einem Hotel mit vielen ausländischen Gästen und Besatzungen, muss das auch auf Englisch, wenn nötig als «Pre-recorded Announcement», kommen.

Nachdem wir die ersten Kontakte mit der ELS geknüpft hatten und die Informationen über diesen Kanal kontrolliert flossen, hat sich das Handy-Netz wieder erholt. Dann begann der Flottenchef SMS zu schicken, das Service Center kontaktierte den M/C, und auch Martin Knuchel, der Leiter des Emergency Response Managements, hat sich gemeldet. Dem Captain entglitten somit die Informationsfäden. Wir wussten nicht mehr, wer auf welchem Informationsstand war und wer was mit wem besprochen hatte. Es war zwar alles gut gemeint, verursachte aber ein Durcheinander. Dadurch, dass wir nahe beisammen waren, konnten die Informationen später ausgetauscht werden. Auch stellte das Hotel für jede Airline in der Lobby eine Stehtafel zur Verfügung, worauf Treffpunkte fixiert und Informationen ausgetauscht werden konnten.

Die Flight Attendant, die in Tokio blockiert war, hatte nur die Telefonnummer des Hotels bei sich. Gerade in einem solchen Fall wären persönliche Kontaktmöglichkeiten sehr wertvoll.

«RS»: Was sind für Dich «lessons learned»?

S.P.: Wenn man sich die Informationen über Hotel Safety zu Hause bei Sonnenschein anschaut, denkt man schon mal: na ja ... Wenn Du aber in der Situation drinsteckst, hast Du keine Zeit mehr, irgendetwas nachzulesen. Dann müssen die Verhaltensweisen präsent sein. Sie können Dir das Überleben sichern. ●

Die bewegte Geschichte Japans

Die Inseln Japans liegen am östlichen Rand der eurasischen Platte. Von Süden her drückt die philippinische Platte mit rund vier Zentimetern pro Jahr gegen die eurasische und taucht unter ihr ab. Die pazifische Platte drängt von Osten her mit rund acht Zentimetern pro Jahr in Richtung Japan und taucht ebenfalls unter die eurasische Platte ab (Subduktion). Entlang dieser Subduktionszone liegt der Japanische Graben. Er befindet sich rund 200 Kilometer vor der Ostküste Japans.

Speziell an der Subduktionszone beim Japanischen Graben entstehen die häufigen Beben, die Japan regelmässig erschüttern lassen. Aufgrund von Aufzeichnungen wird vermutet, dass bereits im Jahr 869 ein Erdbeben mit ähnlichem Ausmass die Küste bei Sendai durch einen Tsunami verwüstet hat. Weitere starke Erdbeben folgten in den Jahren 1611, 1896 und 1933. Das Beben von 1896 soll Tsunami-Wellen erzeugt haben, die über 35 Meter hoch waren. Über 20 000 Menschen verloren damals ihr Leben. 1933 brachen rund 30 Meter hohe Wellen über die Sanriku-Küste herein und forderten über 3000 Todesopfer.

«Wenn die Emergency eintritt, können wir nur noch ‹responden›»

Martin Knuchel führt die Emergency Response Organisation der Swiss. Er ist für ihre Einsatzbereitschaft zuständig und dient im Krisenfall als rechte Hand des Emergency Directors. Anhand der Japan-Krise erklärt er, was es mit dieser Einheit auf sich hat.

Fragen: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Das Erdbeben in Japan war am Freitag, 11. März, um 14.46 Uhr Ortszeit. Wann ging bei Dir der Alarm los?

Martin Knuchel: Am Morgen beim Aufstehen hörte ich die ersten Meldungen im Radio. Für mich war das noch nicht von Relevanz, weil das Land sehr gut auf Erdbeben vorbereitet ist und sie dort sehr gute Notfallpläne haben.

Auf dem Weg ins Büro hörte ich vom Tsunami. Aber es gab ja seit dem Tsunami vom Dezember 2004 viele Tsunami-Warnungen, die dann später widerrufen wurden. Auch da machte ich mir noch keine grossen Gedanken. Im Büro sahen wir dann die ersten Bilder am Fernsehen und die entstandene Verwüstung. Später war auch die Rede von Störfällen in den Kernkraftanlagen.

Die Entwicklung der Ereignisse war schrittweise. Wir lösten keinen eigentlichen Alarm über das Alarmsystem aus, sondern begannen telefonisch untereinander Kontakt aufzunehmen. Es war hilfreich, dass es ein Werktag war und ich die wichtigsten Leute im Büro erreichen konnte. Es war deshalb kein klassischer Alarm-Start. Die Dimensionen waren aber so gross, dass uns klar wurde, dass das Erdbeben einen Einfluss auf unsere Operation haben würde.

«RS»: Was waren die ersten Schritte, die ihr eingeleitet habt?

M.K.: Wir wollten das fliegende und das Bodenpersonal kontaktieren, um zu sehen, ob es ihnen gut geht. Zum Glück war der Tsunami für unsere Besatzung in Tokio kein Thema. Und dennoch: wir hatten zwei Besatzungen und eine Station vor Ort, die vom Erbeben betroffen waren. Wir haben die Kontaktaufnahme im Laufe des Vormittags an die betreffenden Linienstellen OK (Kabine) und OC (Cockpit) delegiert.

Es dauerte allerdings lange. Kleine Details geben auch hier den Ausschlag. Japan hat keine GSM-Netze wie wir in Europa. Dort funktionieren nur Handys, die den japanischen PDC-Standard unterstützen oder UMTS-tauglich sind. Dann waren die Netze zeitweise unterbrochen oder überlastet. Und hat jedermann ein Handy in der Tasche und eingeschaltet?

Die zweite Sorge galt unseren japanischen Kolleginnen und Kollegen. Die eine Gruppe war hier im Layover, die andere gerade unterwegs auf dem Rückflug nach Zürich, der ja noch vor dem Erdbeben abgeflogen war. Die dritte

Gruppe war zu Hause in Japan. Es dauerte bis in den Montag hinein, bis wir mit allen Kontakt hatten. Betroffenen machte es uns natürlich, dass wir bei einigen als Adresse «Sendai» lasen.

Vom gesamten Swiss-Personal kam glücklicherweise niemand zu Schaden.

«RS»: Wurde das ganze Emergency Committee (EC) aufgeboden?

M.K.: Eine erste offizielle Telefonkonferenz fand kurz vor 10 Uhr statt. Es fanden sich nach und nach die Kollegen hier im Krisenzentrum ein. Bald wussten wir, dass wir das EC offiziell bilden mussten. Um 11.30 Uhr fand das erste Briefing mit den wichtigsten Teilnehmern im Emergency Command Center (ECC) statt. In späteren Briefings wurde die Runde mit weiteren Spezialisten wie etwa aus der Fracht und der Technik ergänzt, als es um das Problem der möglichen Verstrahlung von Material und Flugzeugen ging.

«RS»: Unter welcher ICAO-Kategorie (siehe Kasten) figurierte die Japan-Krise?

M.K.: Da stellst Du eine interessante Frage, die mich schon länger beschäftigt. Eigentlich geht auch die ICAO bei der Einteilung hauptsächlich von Unfällen aus, bei denen ein Flugzeug direkt betroffen ist. Alle übrigen Ereignisse fallen in die Kategorie «Others». Auch ich unterteile klar zwischen Aviation und Non-aviation Occurrences. Ich versuche aber eine neue, differenziertere Grundlage zu finden, um den Rahmen zu definieren, in dem bei uns intern auf verschiedene Ereignisse reagiert wird. Auch die ELS hat einen Entscheidungsbaum, der bei einer normalen Daily Irregularity beginnt und über Stufen zur Emergency weitergeht. Allerdings gibt es immer wieder Vorfälle, die nicht genau in dieses Schema einsortiert werden können.

Im vorliegenden Fall waren ein Flugzeug, zwei Besatzungen und die Station in Tokio betroffen – wenn auch nur indirekt. Trotzdem hat dies den Krisenstab mehr als 34 Tage beschäftigt. Wir müssen nicht mehr nur auf den klassischen Absturz reagieren können. Es beschäftigen uns genauso politische Ereignisse, Naturkatastrophen, Krankheiten oder Einzelaktionen eines Passagiers, der an Bord ausrastet. Wir arbeiten in einer Branche, deren Tagesgeschäft von solchen Ereignissen beeinflusst wird. Auch im Jahr 2011 war ich bis dato mehr mit Vorfällen beschäftigt, die im Non-aviation-Bereich angesiedelt sind.

«RS»: Welche Rolle hatte das EC während der Japan-Krise?

M.K.: Das EC hatte die Federführung bei allen Entscheidungen. Per Definition hat das EC bei der Problemstellung, an der es arbeitet, die Verantwortung und auch die Kompetenz für alle Entscheidungen, die das Problem betreffen. Als der Eyjafjallajökull vor einem Jahr den ganzen Flugverkehr über Europa lahmlegte, führte das EC die Flugoperation der Swiss. Da geht es nicht um Empfehlungen zuhanden des Management Boards oder Verwaltungsrats. Im ECC sitzen die richtigen Leute aus allen Teilen der Firma, um eine Lage umfassend beurteilen zu können. So kann der Emergency Director mit seinem Team die wichtigen Entscheidungen innert kürzester Frist sachlich begründet, unkompliziert und unter Einhaltung von legalen und weiteren Rahmenbedingungen treffen. Meistens geschieht dies aus einer Diskussion heraus einstimmig.

Manchmal führen die divergierenden Interessen der Teilnehmer auch zu Debatten. Beim Annullieren von Flügen weist das Netzwerk selbstverständlich darauf hin, was das bedeutet. Andererseits wahren die Personalvertreter die Interessen der Besatzungen, wenn entschieden wird, ob und unter welchen Bedingungen wir an eine Destination fliegen.

«RS»: In welcher Abfolge fanden Treffen in den ersten Tagen statt?

M.K.: Das erste Briefing war um 11.30 Uhr. Weitere folgten tagsüber. Am Samstag, 12. März, verschärfte sich die Lage zunehmend. Briefings fanden um 12.30, 14.15 und 21 Uhr statt. Zusätzliche Informationen wurden in der Nacht auf den 13. März um 1, 1.15, 1.30, 2.55, 3.10 und 3.15 Uhr ausgegeben. Es wurde unter anderem entschieden, Flüge zu annullieren. Am Sonntag waren Briefings um 11, 14 und 16 Uhr.

«RS»: Das tönt nach militärischer Stabsübung, bei denen alle Teilnehmer nach zwei Tagen üblicherweise vollkommen erschöpft sind.

M.K.: Wir haben jede Fakultät mindestens drei- oder viermal abgesichert. Zum Beispiel haben wir im Moment fünf Emergency Directors (ED), wobei Jean-Pierre Tappy in seiner Funktion als Postholder Flight Operations der offizielle ED ist. So können die wichtigen Ablösungen organisiert werden. Die verschiedenen Fakultäten sind sich dieser Problematik auch bewusst.

Bei einem Alarm erhalten sämtliche Mitglieder der verschiedenen Fakultäten den Anruf. Wer als Erster im ECC erscheint und wie die Ablösungen organisiert werden, liegt in deren Verantwortung.

«RS»: Welche Entscheidungen wurden während der Japan-Krise getroffen?

M.K.: Zuoberst standen operationelle Entscheidungen. Fliegen wir weiter in das Krisengebiet: ja oder nein? Hinter diesen Entscheidungen stand immer ganz klar die Absicht, weder die Passagiere noch die Crew oder das Flugzeug einer absehbaren Gefahr auszusetzen. Im

Zweifelsfall haben wir (wie ganz am Anfang) die Flüge annulliert oder (bei einer möglichen Bedrohung durch die radioaktive Wolke) nach Osaka umgeleitet.

Wir haben uns auch um unsere japanischen Flight Attendants gesorgt und entschieden, sie aus dem Flugdienst zu nehmen. Sie sollten Zeit haben, sich um ihre persönliche Lage und ihre Familien zu kümmern. Zwei Familien nahmen zudem unser Angebot an, sich in die Schweiz fliegen zu lassen, um hier während einiger Tage zur Ruhe zu kommen.

Auch versuchten wir, das Bodenpersonal in Tokio bestmöglich zu unterstützen. Die Station war zu Beginn der Krise rund um die Uhr besetzt. Einzelne Mitarbeiter schliefen auf Matratzen in den Büros.

Bei der Durchführung der Flüge ging es um ganz konkrete Entscheidungen, wie beispielsweise das Through-catering ex Zürich einzuführen oder auf den Water-uptift in Tokio zu verzichten.

Es gab auch Szenarien zur Evakuierung aller Schweizer aus Japan. Wir hätten wohl alle Langstreckenflugzeuge,

die gerade im asiatischen Raum gewesen wären, aus ihren angestammten Rotationen herausgelöst und leer nach Tokio fliegen lassen, um möglichst viele Personen nach Hongkong ausschaffen zu können. Zur Abklärung solcher Bedürfnisse der Eidgenossenschaft und zur Vorbereitung von Notmassnahmen erfolgten Telefongespräche auf höchster Ebene zwischen der Swiss und Bundesbern.

«RS»: Wenn man bedenkt, wie lange Hotel-Evaluierungen normalerweise dauern, erstaunt es, wie schnell in Hongkong Hotelzimmer für die zusätzlichen Crews gebucht werden konnten. Wie ging das?

M.K.: Da hat die Station Hongkong einen fast übermenschlichen Einsatz geleistet. Mit unverändertem Mitarbeiterstab hat sie die dreifache Anzahl Flüge betreut. Gleichzeitig fand in Hongkong ein grosses Poloturnier statt, wodurch sämtliche Hotels ausgebucht waren. Trotzdem konnten innert 48 Stunden Zimmer für die Crews gefunden werden – teilweise leider nur am Flugplatz. Die lokalen Angestellten haben da unter vollem Einsatz wirklich eine tolle Leistung erbracht.

«RS»: Fand die Operation in den verschiedenen Varianten so statt, wie Ihr Euch das vorgestellt hattet? Gab es Diversions der Tokio-Flüge?

M.K.: Wir waren schnell zur Überzeugung gekommen, dass der Layover in Tokio nicht mehr zu halten war und dass wir über Hongkong fliegen würden. Als Emergency Diversion war immer Seoul geplant. Eine solche fand aber nie statt. Wir konnten stets mit gutem Gewissen per ACARS das abschliessende Go für die Landung in Tokio geben. Einmal führten wir den Flug von vornherein von Hongkong nicht nach Narita, sondern nach Osaka, weil der Wind die radioaktive Fukushima-Wolke Richtung Süden trieb. Zum Schluss führten wir den Flug direkt nach Tokio und dann via Nagoya zurück in die Schweiz.

Jetzt fliegen wir als eine der letzten Gesellschaften wieder direkt und führten den Layover in Narita unter besonderen Sicherheitsmassnahmen wieder ein. Die Kunden bevorzugten vermehrt die Direktflüge der Konkurrenz, was wir bei der Auslastung zu spüren bekamen.

«RS»: Gibt es neue Erkenntnisse nach dieser Krisenbewältigung?

M.K.: Obwohl das Thema «atomarer Zwischenfall» im Umkreis einer unserer Destinationen auch für die ERO neu war, wird es nichts weltbewegendes Neues geben. Es geht mehr darum, dass unsere Prozesse immer optimiert werden können. Ich fand beispielsweise die Zusammenarbeit mit den Partnern der Star Allianz nicht zufriedenstellend. Es waren ja alle betroffen, und da wäre eine bessere Kooperation durchaus möglich gewesen. Gerade bei Krisen, die unter Umständen das Evakuieren von Betroffenen aus einem Gebiet erfordern, wäre ein Krisenstab auf höherer Ebene im Verbund sinnvoll. Diese Problematik haben wir erstmals bei den Unruhen in Nordafrika erkannt.

Mit dem ERO-Team werden wir intern zu gegebener Zeit eine Schlussrunde machen und die Lessons Learned austauschen. So weit sind wir im Moment aber noch nicht.

«RS»: Ich lernte Dich bei einem operationellen Debriefing nach einem Flug kennen, auf dem ein Passagier verblutete. Damals warst Du Krisenmanager im Auftrag der Cabin Crew Operations. Nun bist du Leiter der Emergency Response Organisation (ERO). Fühlst Du Dich zu Krisen hingezogen?

M.K.: Meine Mitarbeiterin beteuert, dass nonstop etwas laufe, seit ich an dieser Stelle bin. Vorher sei es schön ruhig gewesen (lacht). Ich empfinde die Bewälti-

«Wir haben jede Fakultät mindestens drei- oder viermal abgesichert.»

gung von Krisen – auch wenn die Ausgangslage meistens keine erfreuliche ist – als positive und spannende Herausforderung, die mich effektiv reizt. Auch der Umgang mit den involvierten Menschen interessiert und fordert mich. Ich versuche, eine Lösung im Sinne aller Beteiligten zu finden, und stelle den menschlichen Aspekt in den Vordergrund. Das ist auch mein Credo an dieser Stelle.

«RS»: Wie lange bist du nun schon bei der ERO?

M.K.: Als Leiter dieser Einheit bin ich nun ein Jahr im Amt. Während der vorhergehenden sechs Jahre war ich allerdings bereits als OK-Vertreter im ECC anwesend. So konnte ich das Emergency Committee (EC) beispielsweise bereits bei der Bewältigung der SARS-Krise, des Irak-Kriegs oder aber auch bei echten Aircraft Incidents erleben.

«RS»: Was ist Deine Hauptaufgabe im EC? Ich habe gelesen, Du seist dort der Chief of Staff.



Martin Knuchel wurde 1966 in Basel geboren und wuchs dort auf. Nach seinem Jus-Studium an der Universität Basel arbeitete er als Direktionsassistent in einer japanischen Bank, einem Spital und der Betriebsgesellschaft des Fussball-Clubs Zürich. 1995 trat er

als Flight Attendant in die Swissair ein, wurde M/C und übernahm Führungsaufgaben in der Linienorganisation. Zuletzt war er Senior Manager Cabin Crew Operations. In dieser Funktion kümmerte er sich intensiv um das Wohlergehen der Cabin Crews und versuchte, als neutraler Vermittler zwischen Arbeitgeber und -nehmer aufzutreten. Oft war er bei operationellen Debriefings nach Vorfällen anwesend.

Für ein halbes Jahr wechselte er in die Abteilung Corporate Development in das Kaizen Office. Seit April 2010 ist er Senior Manager Emergency Response Process Management. Daneben ist er auch immer wieder auf der Strecke als M/C anzutreffen. Er lebt seit über 25 Jahren als Basler glücklich in Zürich.

M.K.: Der Emergency Director leitet das Emergency Committee. Ich bin sein Assistent, sozusagen seine rechte Hand. Ich bin für die Funktionalität der Einrichtung verantwortlich, dass sämtliche Fakultäten anwesend sind, und wickle die Administration ab. In friedlichen Zeiten betreue ich die ganze Organisation und halte sie auf dem neusten Stand. Dazu gehören auch regelmässige Übungen.

Mir ist wichtig, eine neutrale Vermittlerrolle zwischen den Fakultäten im ECC zu spielen und aktiv zu leben. Auch wenn es zwischendurch unterschiedliche Meinungen gab, ging es doch allen Beteiligten im Raum darum, die Japan-Operation sicher und anständig über die Bühne zu bringen. Ich denke, dass es mir gelang, in solchen Momenten vermittelnd Einfluss zu nehmen.

«RS»: Welches sind Ereignisse der jüngeren Zeit, für welche die ERO aktiviert wurde?

M.K.: 2009 war natürlich die Schweinegrippe ein grosses Thema. Letztes Jahr war der Ausbruch des Eyjafjallajökull ein bemerkenswertes Ereignis. In jüngster Zeit hatten wir zwei schlimme Fälle von Unruly Passengers. Wir beschäftigten uns auch mit der Bombendrohung in Istanbul, den politischen Unruhen in Tunesien und Ägypten, dem Terroranschlag in Domodedovo und der Air-Canada-Maschine, die, von Toronto nach Zürich fliegend, in schwere Turbulenzen geriet.

«RS»: Welche Mittel stehen zur Verfügung?

M.K.: Da sind zunächst die Räumlichkeiten, die hier zur Verfügung stehen. Die ganze Infrastruktur bietet eine umfassende Vernetzung und viele Möglichkeiten zur Informationsbeschaffung. Dann hat das Emergency Committee (EC) bei seinen Entscheidungen eine sehr grosse Kompetenz. Im Fall des Eyjafjallajökull hat es die ganze Swiss-Flugoperation geführt. Da hat die Geschäftsleitung ein grosses Vertrauen in das EC.

Im Krisenfall können Entscheidungen getroffen werden, die man sich in friedlichen Zeiten kaum vorstellen kann. Es sollte auch alles möglich sein, um eine Bedrohung abzuwenden oder den entstandenen Schaden zu minimieren. Angehörige sollten bei einem Unglück möglichst gut betreut werden. Da wird auch Geld gesprochen. Dazu können wir grosse Summen Bargeld bei einer hiesigen Bank innert Stunden beziehen und, falls benötigt, losschicken.

Das oben erwähnte und angedachte Evakuierungsszenario für Japan zum Beispiel hätte auch grosse Auswirkungen auf den Flugbetrieb gehabt.

«RS»: Worin liegt die Stärke der Swiss Emergency Response Organisation?

M.K.: Hier wird mit bestem Wissen und Gewissen, im besten Interesse für die Firma entschieden. Dabei steht der Kommerz nicht an erster Stelle. Das war bei der Japan-Krise sehr schön zu sehen, weil es viele kommerzielle Fragen und Fragen der Rentabilität gab. Genau gleichwertig und ebenbürtig wurden aber auch die Aspekte von Menschlichkeit, Sicherheit und Emotionalität diskutiert. Es ist ein grosses Plus an diesem Team, dass wirklich alles vertreten ist. Nur wenn alle Zahnräder ineinander greifen, kann eine solche Krise bewältigt werden.

«RS»: Was kann verbessert werden?

M.K.: Einerseits möchte ich – ohne die Kompetenz der sehr gut arbeitenden ELS zu untergraben –, wie oben erwähnt, den Übergang von der Irregularity zur Krise klarer definieren. Dann sehen wir heute klar die Notwendigkeit für ein sehr schlagkräftiges und gutes Care Team. Da schwebt mir zusammen mit meiner Kollegin Christine Kamber, Leiterin des Care Teams, zusätzlich zum bestehenden Team eine kleine, schnelle Eingreiftruppe vor, die innert 30 bis 90 Minuten bereit ist, um uns selbst oder eventuell einer Partner-Airline zu Hilfe

zu eilen. Gerade bei der Zusammenarbeit innerhalb der Star-Alliance sehe ich noch viel Potenzial, auch für Synergien.

Ich möchte unsere Organisation in der Firma weiter bekannt machen. Auch wenn sie in friedlichen Zeiten schlummert und die Räume des ECC nur für gelegentliche Meetings benutzt werden, so müssen wir doch gerüstet sein. Wir müssen uns bewusst sein, dass wir mit dem Flugbetrieb im Schaufenster stehen und alles beobachtet wird. Gerade der Fall der Air France A380, die in New York den Delta CRJ-700 um 90 Grad gedreht hat, zeigt dies exemplarisch. Welch ein Zufall, dass da gerade einer am Filmen war. Wer filmt denn Flugzeuge in der Dunkelheit, die so weit weg sind? Und eine halbe Stunde später sieht es die ganze Welt. Man

wird Bilder eines Unglücks von uns im Internet sehen, bevor wir hier im ECC die Arbeit aufnehmen können.

«RS»: Was ist Dir wichtig? Was wünschst Du Dir zum Schluss?

M.K.: Ich möchte, dass wir uns der Wichtigkeit der ERO weiterhin so bewusst bleiben wie jetzt. Es sollen sich möglichst viele Kolleginnen und Kollegen innerhalb der Swiss mit der Thematik auseinandersetzen und sich dafür interessieren. Wir können uns mit dem Emergency Response Management gut vorbereiten. Wenn die Emergency eintritt, können wir nur noch «responden».

Ich trainiere noch so gerne und noch so oft im Trockenen und erfreue mich an Vulkanausbrüchen, solange niemand physisch und wirtschaftlich zu Schaden kommt. Ich wünsche mir aber, dass ich, solange ich hier die Verantwortung habe, nie den Ernstfall eines Flugzeugunglücks erleben werde. ●

Classification of Occurrence (ICAO annex 13)

Category A Catastrophic or Major Aircraft Accident

An accident that results in COMPLETE DESTRUCTION of the aircraft or SUBSTANTIAL DAMAGE to it.
An accident that leads to SERIOUS or FATAL INJURY of any occupant.
An accident that causes SUBSTANTIAL DAMAGE TO COMPANY OR PROPERTY OF THIRD PARTY.

Category B Airborne Accident or Circumstances of Potentially Hazardous Nature

Any type of emergency condition while airborne in which assistance or guidance becomes necessary and that might result in a major accident.

Category C Overdue Aircraft

An aircraft is considered to be overdue when it is reported as such by an ATC agency, or when no information is received from or about it during a) UNCERTAINTY PHASE; b) ALERT PHASE; c) DISTRESS PHASE

Category D Sabotage, threats, hijacking

Refer to Swiss Security Manual (SSM)

OTHERS Non-aircraft accidents or incidents

Affecting Swiss passengers, crew, staff, aircraft or property either directly or indirectly (e.g. airport terminal on fire; accident of a passenger transport system on ground; disasters related to Swiss units; e.g. Technical Division/Maintenance Units etc).

Emergency Response der Swiss

In einer Krise wird das Emergency Committee zusammengerufen, das sämtliche nötigen Aktivitäten koordiniert. Die Organisation wird bei periodischen Übungen trainiert und muss innert kürzester Zeit einsatzbereit sein. Verschiedene grosse Ereignisse der Vergangenheit verdeutlichen deren Wichtigkeit.

Text: Jürg Ledermann

Zur Bewältigung von Krisen hat die Swiss einen Corporate Emergency Response Plan. Er berücksichtigt und koordiniert alle nötigen Aktivitäten und ist auch die Arbeitsgrundlage für das Emergency Committee, welches das Swiss-Management in Zeiten der Krise vertritt. Dieser Plan ist im Crisis Management Handbook der Swiss beschrieben und im CrewLink-Offline für interessierte Crew Members ersichtlich. Der CEO überträgt darin dem Head of Flight Operations das Mandat, die Emergency Response Organisation (ERO) der Swiss als Emergency Director zu leiten. Diese Organisation muss die Arbeit jederzeit innert 60 Minuten aufnehmen können.

Betreuung im Vordergrund

Das Emergency Committee (EC) leitet die weltweiten Aktivitäten zur Krisenbewältigung. Dazu zählen hauptsächlich das Koordinieren der Beziehungen und die Zusammenarbeit mit allen relevanten externen Organisationen. Das EC leitet, überwacht und koordiniert sämtliche Aktivitäten der Swiss, die mit dem Unfall oder Vorfall zusammenhängen. Es überwacht auch die Aktivitäten der involvierten Organisationen und Behörden. Es ist dafür verantwortlich, dass alles Notwendige unternommen wird, um die Bewältigung der Krise professionell durchführen zu können. Gerade in einer Krise soll sich die Swiss durch eine starke, bedingungslose und professionelle Führung auszeichnen, sich um die Bedürfnisse der Betroffenen kümmern und mitfühlend und einfühlsam kommunizieren. Nur so sei es möglich, in der Krise Glaubwürdigkeit und Respekt zu bewahren und sich anschliessend wieder gut zu erholen.

Für diese Aufgaben stehen weitere Organisationen der Swiss zur Verfügung. Das Special Assistance Team kümmert sich um die Passagiere und deren Angehörige in der Schweiz und im Ausland, sei es im telefonischen Kontakt oder im direkten Gespräch. Das Crew Emergency Support Center nimmt dieselben Aufgaben für betroffene Cabin Crew Members und deren Angehörige wahr. Um die Piloten kümmern sich die Flottenchefs. Für sonstige betroffene Angestellte der Swiss ist das Emergency Team der Human-Resource-Abteilung verantwortlich.

Für die Öffentlichkeitsarbeit sind die Spezialisten des Corporate Communications Teams zuständig. Sie informieren auch innerhalb der Swiss laufend über die Vorgänge. Der Legal Helpdesk bereitet zusammen mit Finance etwaige Zahlungen an Passagiere und Angehörige vor und unterstützt die Aktivitäten des Special

Assistance Teams. Am Unfallort wird eine Accident Site Organisation aufgezogen, die die lokale ERO unterstützt und ablösen kann.

Zürich und Kenyon

Auch der Flughafen Zürich ist mit zwei Teams vorbereitet. Das Airport Crisis Management Team leitet die Aktivitäten auf dem Flughafen. Die Swiss entsendet zur Koordination der Tätigkeiten einen Abgeordneten in dieses Team. Um die Bedürfnisse der betroffenen Passagiere und Angehörige kümmert sich das Airport Emergency Team, bis die Spezialisten der Swiss vor Ort sind.

Im Auftrag und auf konkrete Anfrage der Swiss bietet die Firma Kenyon Unterstützung bei einer Krise. Kenyon ist ein US-amerikanischer Spezialist in Disaster Management. Sie hat auf der ganzen Welt Basen, von denen aus sie schnell am Einsatzort sein kann. Sie bietet die ganze Palette von Hilfe an, die bei der

Bewältigung einer Katastrophe nötig ist: Telefonzentralen, Bewirtschaftung von Nottelefonen oder einer Hotline, Care Team oder Unterstützung vor Ort im Kleinen bis zu groben Aufräumarbeiten inklusive des Einsammelns von Kleinteilen und Fragmenten auf dem Schauplatz.

In Friedenszeiten unterstützt Kenyon die Swiss beim Training der Medienleute, die in der Krise vor die Kameras und Mikrofone treten. Die Zusammenarbeit läuft schon mehrere Jahre. Auch die Allianzpartner Lufthansa und Austrian Airlines arbeiten mit Kenyon zusammen.

Emergency Command Center

Die Fäden für die Koordinierung sämtlicher Aktivitäten der Swiss laufen im Operations Center (OPC1) zusammen. Dort liegen im ersten Stock, gleich rechts unter der ELS und Dispatch, die Räume des Emergency Command Centers (ECC). Es sind hauptsächlich zwei Sitzungszimmer, die mit mobilen Wänden getrennt sind. Im grösseren steht der Tisch für das Kernteam des EC. Im Nebenraum werden weitere Spezialisten von unterstützenden Diensten untergebracht (siehe Grafik). Dazu kommt ein weiterer Raum, der als Backoffice dient. Auf der anderen Seite des Gangs können weitere Büros ad hoc dazugenommen werden, um beispielsweise der Corporate Communications mehr Platz vor Ort zu geben.

Martin Knuchel, Leiter des Emergency Response Process Managements, ist für den Zustand und die ständige Bereitschaft des ECC zuständig. Für dessen Inbetriebnahme liegt eine bis ins kleinste Detail ausformulierte Checkliste bereit. Es sollen nicht wertvolle

«Das Emergency Committee leitet die weltweiten Aktivitäten zur Krisenbewältigung.»

Minuten verschwendet werden, nur weil darauf gewartet werden muss, bis ein Computer hochgefahren ist oder die Kabel für die Mikrofone angeschlossen sind.

Knuchel ist zudem der Wächter über die Alarmorganisation und scheut nicht davor zurück, auch einmal während der Ferien einen Probealarm durchzuführen. An Nicht-Bürotagen muss innert 120 Minuten nach Auslösung des Alarms eine Person jeder Fakultät im ECC anwesend sein.

Selbst an einem schönen Wintertag - Alarm am Samstag um 14 Uhr - hätte es funktioniert, so Knuchel zufrieden.

In seinen Zuständigkeitsbereich fällt auch die Ausbildung von neuen Mitarbeitern, die mit der ERO in Kontakt kommen. Sie müssen genau über ihre Verantwortung und Aufgaben Bescheid wissen und trainiert werden. Auf Basis der Crisis Management Handbooks sind sämtliche Prozesse vorbereitet. Auch ausgewählte Mitarbeiter der Aussenstationen werden trainiert und zu diesem Zweck regelmässig nach Zürich geholt. Nicht zu vergessen seien die 400 Freiwilligen des Care Teams, meint Knuchel.

Um die Kenntnisse aller Beteiligten auf einem guten Stand zu halten und die Abläufe der ERO zu trainieren, werden periodische Übungen und Refresher durchgeführt. In friedlichen Zeiten finden laut Knuchel zwei Übungen pro Jahr statt. Dabei wird das ganze Emergency Committee mittels Alarm zusammengerufen und muss sich einem möglichst realistischen Szenario aus dem fliegerischen Alltag stellen. Regelmässig werde die Edelweiss involviert, weil die Swiss auch für sie die ERO führe, so Knuchel.

ERO im Wandel der Zeit

Seit der Gründung der Swissair beschäftigten sich Leute mit Krisen in der Fliegerei. Früher gab es auch

mehr Unfälle als heutzutage. Schon damals waren die drei grossen C des Krisenmanagements präsent: Command, Care, Communication. Unter diesem Motto wird auch das Emergency Command Center der Swiss betrieben. Eine neue Dimension in der Krisenbewältigung tat sich für die Fluggesellschaften nach drei grossen Unglücken auf: 1983 der Abschuss des Korean-Air-Flugs KAL007 bei Sachalin, Russland; 1988 der Anschlag

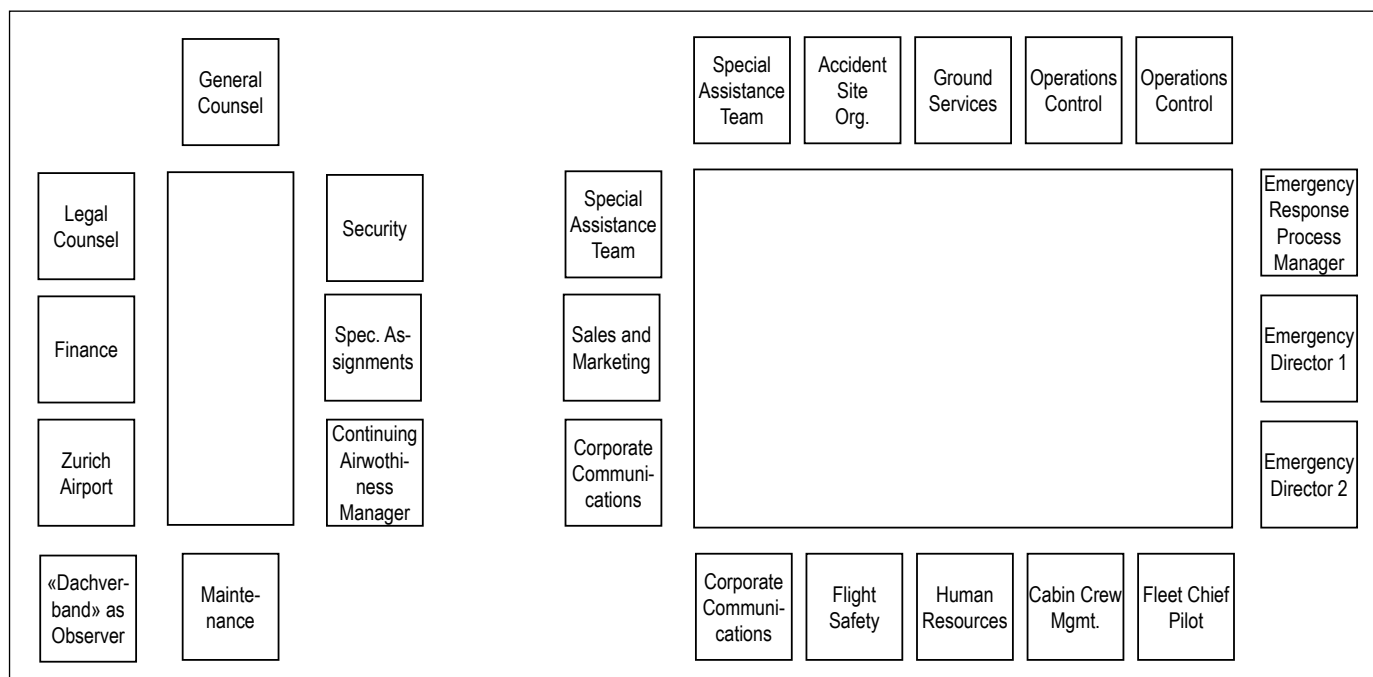
auf den PanAm-Flug PAA103 über Lockerbie, Schottland; 1996 die Explosion einer B-747 der TWA vor Long Island, New York.

Zum ersten Mal organisierten sich nach dem Abschuss der Korean-Air-Maschine die Hinterbliebenen in Angehörigen-Organisationen. Man gab sich nicht mehr einfach der Betroffenheit hin, sondern begann sich zu wehren und ging gegen die Airlines los. Gerade wenn US-Amerikaner betroffen waren, fand sich schnell juristische Unterstützung. Die Auszahlung von Entschädigungsgeldern habe den Betroffenen nicht mehr gereicht, wie Knuchel im Gespräch betont.

Erst mit dem Schaffen einer Organisation, die sich mit dem Management der Krise befasste, konnten sich die Fluggesellschaften den neuen Anforderungen stellen. Denn mit der unglaublichen Präsenz in den Medien stand viel auf dem Spiel: moralisch, finanziell und auch betreffend des Images.

Die Swissair begann 1997 neben der ERO auch das Care Team aufzubauen. Nur ein Jahr später sollte es nach dem tragischen Absturz der SWR111 einem harten Test unterzogen werden. Damals waren ein Teil der ERO im OPC1 und andere Organisationseinheiten im Balsberg untergebracht. Nach dem Halifax-Unglück wurden diese zusammengefasst und die Räumlichkeiten im OPC eingerichtet. Roland Schwendeler war während rund zehn Jahren die treibende Kraft und begleitete

«Kenyon bietet die ganze Palette von Hilfe an, die bei der Bewältigung einer Katastrophe nötig ist.»



Das Kernteam des Emergency Committee sitzt unter der Leitung des Emergency Director am rechten Tisch. Links sind unterstützende Fakultäten platziert.

tete den Auf- und Ausbau der ERO bis letztes Jahr, als er wohlverdient in Pension ging.

Vorschriften und Unterstützung

Mittlerweile regeln viele Vorschriften von Gesetzgebern und Organisationen die Notwendigkeit, den Auftrag und Organisationsgrad von ERO und Care Teams. So dürfen zum Beispiel nur diejenigen Airlines in die USA fliegen, die gemäss dem «Family Assistance Act» ein Care Team haben und Notfallzentralen betreiben können. Das IOSA-Audit, das im Januar bei der Swiss stattfand, befasste sich auch mit der ERO. Da wurde nicht nur geprüft, ob es Räumlichkeiten für die ERO hat, sondern auch, wie

diese ausgerüstet sind, ob die benötigten Dokumentationen vorhanden sind und wie der Trainingsplan für die verschiedenen Teilnehmer aussieht.

Auch die Airline-Allianzen stellen ihren Mitgliedern bezüglich ERO Anforderungen und überprüfen diese regelmässig. In der Star Alliance ist die Swiss für Notfalldienste im Gebiet der Schweiz und Frankreichs verantwortlich. Zum Beispiel war die Swiss für die Air-Canada-Maschine zuständig, die nach den schweren Turbulenzen in Zürich landete. Die Swiss kann dafür auf die Unterstützung der Allianz-Mitglieder zählen, wenn einem ihrer Flugzeuge ausserhalb ihres eigenen Zuständigkeitsgebiets etwas zustösst. •

Grundlagen der Pensionskasse

Gerade in der aktuellen Diskussion um einen neuen GAV ist die Pensionskasse der Piloten ein viel besprochenes Thema. Für junge First Officer liegt der Ruhestand noch in weiter Ferne. Es lohnt sich aber, die berufliche Vorsorge zumindest in den Grundsätzen zu kennen und über die Rentensituation informiert zu sein, so wie wir uns jetzt für den aktuellen Lohn interessieren.

Text: Tobias Mattle

Der Mensch lebt im Hier und Jetzt. Was morgen passiert, mag uns vielleicht noch interessieren. Auch der Dienstplan für den Monat gibt Anlass zum Nachdenken und Diskutieren. Die Ferien müssen für das kommende Jahr noch eingetragen werden. Über den Zeithorizont von einigen Monaten, in Ausnahmefällen einigen Jahren, schaut aber kaum ein Mensch hinaus. Unser Rentensystem ist hingegen darauf aufgebaut, dass wir heute für die Zukunft sparen und im Alter ein Leben in Würde und Ehre führen können. Oder wie es der Gesetzgeber formuliert: «Fortführung der gewohnten Lebenshaltung [...] in angemessener Weise ermöglichen».

Besonders die jungen Piloten interessieren sich eher für den aktuellen Lohn als für die Rente, deren Äufnung noch mehrere Krisen überstehen muss und frühestens in 30 Jahren ausbezahlt wird. Zudem ist der ausbezahlte Lohn ein Faktum. Ein festgelegter Betrag, der monatlich auf dem Konto erscheint und nach Lust und Laune ausgegeben werden kann. Einmal jährlich bekommen wir jedoch Post von der Pensionskasse, in der ein Betrag steht, der uns möglicherweise in vielen Jahren ausbezahlt wird. Es ist deshalb verständlich, dass wir uns damit weniger auseinandersetzen als mit dem aktuellen Einkommen. Doch ein Blick hinter die Kulissen lohnt sich, und wer das Leistungsreglement nicht kennt, sollte es sich als Abendlektüre vielleicht einmal gönnen.

Drei-Säulen-System

Die Schweiz baut auf ein sogenanntes Drei-Säulen-System, um die Altersvorsorge zu garantieren. Die erste Säule, die staatliche Vorsorge, besteht aus der AHV/IV/EO/ALV. Die Alters- und Hinterbliebenenversicherung (AHV) wurde 1948 gegründet und dient dazu, den Erwerbsausfall aus Gründen des Alters oder des Todes zu minimieren und garantiert das Existenzmi-

nimum. Der Bund beschreibt dies wie folgt: «Die laufenden Renten werden durch die sogenannte aktive Bevölkerung finanziert». Anders ausgedrückt bedeutet dies, dass mit den aktuellen Einnahmen die laufenden Kosten bezahlt werden. Solidarisch bezahlt die jüngere Generation die Kosten der Rentner, und die besser verdienende Schicht finanziert durch das Umlageprinzip Versicherte mit tieferem Gehalt.

Im Gegensatz dazu steht die berufliche Vorsorge oder auch zweite Säule. Jeder Arbeitnehmer ist bei einer Vorsorgeeinrichtung versichert und bezahlt zusammen mit dem Arbeitgeber einen gewissen Prozentsatz seines Lohns auf ein von der Vorsorgeeinrichtung verwaltetes Konto ein. Nur was ich spare, erhalte ich später auch wieder in Form einer Rente.

Die dritte Säule, die private Vorsorge, ermöglicht es, über die obligatorische Versicherung hinaus weiteres Alterskapital zu sparen. Es gibt viele Möglichkeiten der privaten Vorsorge, die meistens vom Staat in Form von erheblichen Steuererleichterungen gefördert werden.



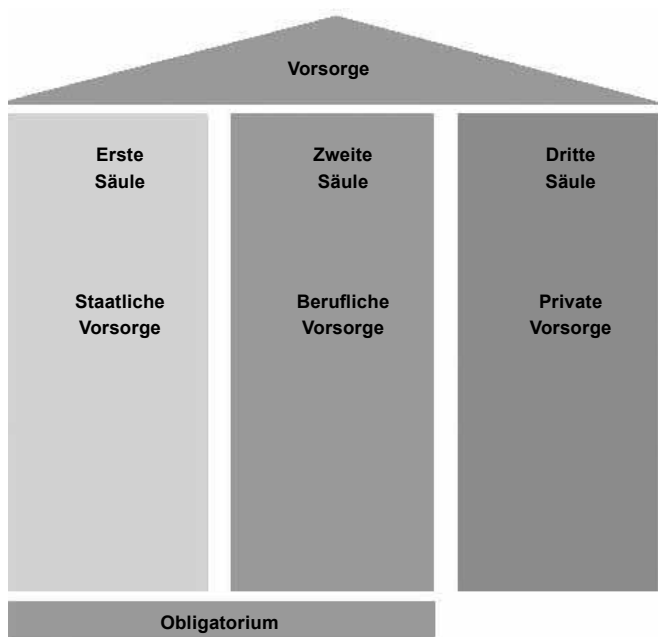
Unser Altersguthaben ist in der Pensionskasse eingeschlossen.

Angemessenheit

Bei der Vorsorge gibt es aber nicht nur ein gesetzliches Minimum, sondern auch ein Maximum. Um dem Gesetz zu entsprechen und die «Fortführung der gewohnten Lebenshaltung» zu garantieren, soll niemand im Alter unter der Armutsgrenze leben. Gleichzeitig soll die Rente aber auch den letzten Lohn nicht überschreiten, weshalb das Gesetz vorschreibt, dass der Vorsorgeplan der Angemessenheit entsprechen muss. Zum einen darf die reglementarische Leistung 70 Prozent des letzten Lohnes nicht übersteigen, zum anderen darf der Beitrag an die Pensionskasse pro Jahr nicht 25 Prozent des Jahreslohns überschreiten. So ist die Leistung sowohl bei der Rente wie auch bei den Beiträgen limitiert.

Dieses Gesetz gilt für einen Lohn, der den oberen Grenzbetrag von momentan 83 520 Franken nach Artikel 8 Absatz 1 BVG nicht übersteigt. Für Personen, die über ein höheres Erwerbseinkommen verfügen, gilt Absatz 3: «... betragen gemäss Berechnungsmodell die Altersleistungen aus der beruflichen Vorsorge und der AHV zusammen nicht mehr als 85 Prozent des letzten versicherbaren AHV-pflichtigen Lohns oder Einkommens».

Anders ausgedrückt bedeutet dies, dass die AHV und die berufliche Vorsorge gemeinsam nicht mehr als 85 Prozent des letzten Einkommens vor der Pensionierung überschreiten dürfen. Junge First Officer, die ihre gesamte berufliche Laufbahn bei der Swiss absolvieren, kommen auf einen Wert von rund 79 Prozent. Man neigt nun zur Ansicht, dass dieser Wert nicht weit vom gesetzlichen Maximum entfernt ist. Mit dem aktuellen Pensionierungsalter von 58 müssen wir Piloten jedoch sieben Jahre bis zum ordentlichen AHV-Alter überbrücken. In dieser Zeit erhält der oben genannte First Officer nur noch rund 62 Prozent des letzten Salärs.



Die Schweiz baut in der Vorsorge auf ein Drei-Säulen-System.

Es ist deshalb ratsam, bereits früh in eine private Vorsorge zu investieren, die diesen starken Einschnitt im Einkommen verringert.

Individuelles Beitragskonto

Jeden Monat geht ein gewisser Prozentsatz des Lohns auf das individuelle Beitragskonto (IBK). Wie bereits angesprochen, verfügt jeder Versicherte im Gegensatz zur ersten Säule in der beruflichen Vorsorge über ein eigenes Vorsorgekonto, das nur dem Zweck der späteren Rente dient. Jedes Jahr häuft sich das Altersguthaben an und wird verzinst. Im Moment liegt der Mindestzinssatz, der vom Gesetzgeber vorgegeben ist, bei 2 Prozent.

Der Stiftungs-Zinssatz wird vom Stiftungsrat jährlich im Nachhinein festgelegt. Je nach Situation der Pensionskasse und Geschäftsgang wird das Altersguthaben mit 2 oder mehr Prozent verzinst. Für das Jahr 2009 wurde ein Stiftungs-Zinssatz von 2,5 Prozent festgelegt. Was auf den ersten Blick wie eine minimale Verbesserung aussieht, hat besonders für Ver-

sicherte, die schon ein höheres Altersguthaben angespart haben, eine grosse Wirkung. Für alle Berechnungen der späteren Rente ist das Altersguthaben, das auf dem IBK gutgeschrieben ist, massgebend.

Das Leistungsreglement unserer Pensionskasse sieht vor, dass für jedes IBK eine Schattenrechnung geführt wird. Diese hat den Zweck, das IBK mit dem gesetzlichen Minimum zu vergleichen und so zu erkennen, ob mit dem aktuellen Reglement das gesetzliche Minimum eingehalten werden kann.

Sparziel

Da nicht jede Person beim Eintritt in das Berufsleben gleich alt ist und gerade die First Officer im ersten Dienstjahr ganz unterschiedliche Jahrgänge haben, ergeben sich Unterschiede im Altersguthaben. Dadurch tun sich auch grosse Unterschiede bei der Rentenleistung auf. Ein First Officer, der fünf Jahre später ins Berufsleben eintritt als ein 25-Jähriger, kann durch Zins und Zinseszins ein um rund 20 Prozent tieferes Altersguthaben haben.

Zur Berechnung der Zielgrösse des IBK gibt es das Sparziel. Dieses sagt aus, wie viel Kapital auf dem IBK vorhanden sein sollte, um die reglementarische Rentenleistung zu erhalten. Solange das Sparziel kleiner ist als das aktuelle Guthaben auf dem IBK, ist es nicht möglich, durch einen Einkauf das IBK zu vergrössern. Sollte das Sparziel hingegen grösser sein als das IBK, so ist es möglich und ratsam, möglichst früh einen Einkauf zu tätigen. Der Zins und Zinseszins, der sich über 20 bis 30 Jahre ansammelt, ist beachtlich.

Hat eine Person vor dem Eintritt in die Swiss bereits bei einem anderen Arbeitgeber gearbeitet, so verfügt er bereits über ein IBK bei einer anderen Pensionskasse. Beim Austritt aus dem vorherigen Anstellungsverhältnis wird dieses Kapital auf Veranlassen des Arbeitnehmers bis zum Sparziel nach Anhang 1 des Leistungsreglements in die Stiftung eingebracht. Derjenige Anteil, der das Sparziel übersteigt, wird nicht

dem IBK gutgeschrieben. Der Versicherte wählt, in welcher gesetzlich zulässigen Form er den Vorsorge-schutz für denjenigen Teil des Kapitals, welcher das Sparziel übersteigt, erhalten will. Sofern der Versicherte keinen Entscheid trifft, wird das überschüssige Kapital einem Freizügigkeitskonto gutgeschrieben.

Rentenberechnung

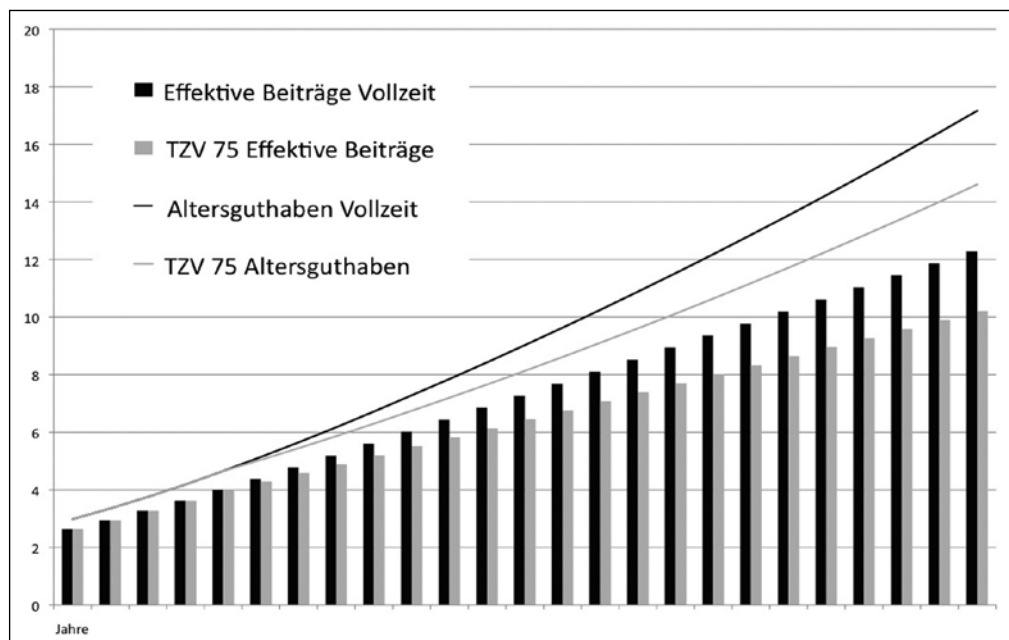
Nachdem der Versicherte sein Guthaben auf dem IBK angehäuft hat, kommt irgendwann der Tag, an dem er aus der Erwerbstätigkeit ausscheidet und Anspruch auf Altersleistung hat. Im Moment liegt das minimal gesetzlich zulässige Pensionierungsalter bei 58 Jahren.

Der Versicherte hat nun die Qual der Wahl, denn es gibt mehrere Möglichkeiten der Auszahlung. So ist es möglich, das Guthaben in einem einmaligen Alterskapital, einer lebenslänglichen Altersrente, einer Überbrückungsrente oder einer Kombination davon zu beziehen. Für die minderjährigen Kinder beziehungsweise Kinder in Ausbildung bis Alter 25 gibt es zusätzlich zur Altersrente noch eine Alterskinderrente.

Der einfachste Fall ist das einmalige Alterskapital. Dabei wählt der Versicherte, dass das Guthaben des IBK einmalig ausbezahlt wird. Nach der Auszahlung des Alterskapitals hat der Versicherte keinen Anspruch auf weitere Rentenzahlungen durch die Vorsorgestiftung. Die Gefahr bei dieser Auszahlungsform liegt auf der Hand: Was tun, wenn am Ende des Geldes noch viel Leben übrig ist?

Die Variante der lebenslangen Rente wird mit dem Umwandlungssatz berechnet. Dieser richtet sich nach dem Alter des Versicherten und dem Alter des Ehegatten und findet sich im Leistungsreglement. Dieser Betrag wird, verteilt auf zwölf Monate, jeweils am Ende des Monats ausbezahlt. Der Gesetzgeber schreibt bei einer ordentlichen Pensionierung im 65. Altersjahr einen Mindestumwandlungssatz von 6,8 Prozent vor. Piloten haben bei einer Pensionierung im Alter von 58 und bei gleichem Alter des Ehegatten einen Umwandlungssatz von 5,249 Prozent und Pilotinnen einen Umwandlungssatz von 5,138 Prozent. Das Guthaben auf dem IBK zum Zeitpunkt der Pensionierung wird mit dem Umwandlungssatz verrechnet und ergibt so die jährliche Rente, die bis an das Lebensende ausbezahlt wird.

Eine Überbrückungsrente ist besonders bei Personen, die vor dem ordentlichen AHV-Pensionierungsalter in Rente gehen, von besonderer Bedeutung. Diese Rente deckt die Lücke, die entsteht, da vor dem 65sten Altersjahr keine AHV-Rente ausbezahlt wird. Steuerrechtlich darf die Überbrückungsrente nicht das 1,5-fache der maximalen AHV-Rente übersteigen. Nachteil der Überbrückungsrente ist, dass ein Teil des Altersguthabens benützt wird, um die Überbrückungsrente



Bei TZV 75 wächst die Unterdeckung des Altersguthabens aufgrund tieferer Beiträge und geringerer Zinserträge.

zu finanzieren. Dies wiederum fehlt in der Verzinsung für spätere Rentenzahlungen. Deshalb erscheint eine Überbrückungsrente im ersten Augenblick sehr teuer. Lässt sich der Versicherte eine Überbrückungsrente auszahlen, so wird diese mit dem Barwertfaktor multipliziert und das Altersguthaben wird um diesen Betrag verringert. Eine kurze Rechnung zeigt den beachtlichen Einschnitt: Die maximale AHV-Altersrente beträgt im Moment 27 840. Lässt der Versicherte sich diese Summe über sieben Jahre bis zum ordentlichen Rentenalter auszahlen, so muss der Betrag mit 6,373 multipliziert werden. Daraus ergibt sich, dass das Altersguthaben um 177 424 Schweizer Franken vermindert wird. Dies wiederum reduziert die Altersrente deutlich.

Hat der Versicherte Kinder, die im Falle seines Todes eine Waisenrente geltend machen könnten, hat er Anspruch auf eine Alterskinderrente in der Höhe von 5 Prozent der Altersrente pro Kind.

Umwandlungssatz

Wie bisher dargestellt, besteht die berufliche Vorsorge aus einer Vielzahl von Prozentsätzen und Rechnungen. Besonders der Umwandlungssatz hat aber eine besondere Bedeutung, da er doch die Höhe der jährlichen Rente beziffert. Der Umwandlungssatz ist die Zahl, die unsere mittlere Lebenserwartung widerspiegelt. Wer die Rechnung mit dem eigenen Altersguthaben macht, kommt auf eine Lebenserwartung von knapp 80 Jahren. Dies entspricht ziemlich genau der Lebenserwartung des Mannes in der Schweiz.

Die Frage stellt sich, wie der Umwandlungssatz in Zukunft aussehen muss. Wollen wir der steigenden Lebenserwartung – die Lebenserwartung des Mannes hat in den letzten fünf Jahren um über ein Jahr zugenommen – Rechnung tragen, so muss der Umwandlungssatz tiefer gesetzt werden, was eine kleinere jährliche Rente zur Folge hätte. Daraus ergibt sich, dass das Altersguthaben dementsprechend grösser werden muss, damit die Renten in absoluten Zahlen gleich bleiben. Wir können durch längeres Arbeiten das Altersguthaben stark verbessern, allerdings sind uns aus gutem Grund beim

Rentenalter rechtliche Grenzen gesetzt. Daher sind nur bessere Zinsen oder höhere Beiträge ein Mittel, die Renten auf einem Mass zu halten, das die «Fortführung der gewohnten Lebenshaltung» ermöglicht.

Technische Rückstellungen

Wie bereits angesprochen, leben die Menschen immer länger. Die durchschnittliche Lebenserwartung widerspiegelt nur die aktuelle Momentaufnahme für die gesamte Bevölkerung der Schweiz. Was aber, wenn bei der Vorsorgestiftung des Cockpit-Personals II die Versicherten älter werden als angenommen? Oder wenn ein aktiv Versicherter stirbt, keine Beiträge mehr bezahlt, die Witwe jedoch Anrecht auf eine Witwenrente hat? Die Versicherung ist angehalten, Rückstellungen zu generieren, um diese Fälle abzudecken. Die Vorsorgestiftung des Cockpit-Personals II hält in ihrer Jahresrechnung für 2009 fest, dass die technischen Rückstellungen 8,9 Millionen Schweizer Franken betragen. Diese Summe dient dazu, kurzfristige Ausfälle zu decken. Kommt es zu einem grösseren Ausfall, ist jeder Versicherte durch die Risikoversicherung geschützt. Eine sogenannte Stopp-Loss-Versicherung deckt grosse Ausfälle. Ähnlich wie beim Selbstbehalt einer Krankenkasse deckt die Vorsorgestiftung kleine Ausfälle über die Risikoprämien-Einnahmen und die technischen Rückstellungen, grosse Ausfälle hingegen über die Risikoversicherung.

Wie eine Unterdeckung entsteht

Die stellvertretende Geschäftsführerin der Swiss-Vorsorgestiftung für das Cockpit-Personal II, Frau Bice Bianco, bestätigt, dass häufig Anfragen auftauchen, welche die Unterdeckung oder die grossen Schwankungen im Alterskapital betreffen. «Für diese Anfragen gibt es immer logische Erklärungen. Vielfach hat sich die Situation des Versicherten geändert. Sei dies ein Teilzeitvertrag, die Finanzierung von Wohneigentum oder eine Änderung der privaten Situation, die Folgen für die Pensionskasse sind sofort zu sehen.» Durch einen Teilzeitvertrag ändert sich die Einkommenssituation, die Simulation des Alterskapitals wird aber immer noch mit dem Lohn einer Vollzeitstelle berechnet. Dies wird gemacht, damit der Versicherte selbst die Möglichkeit hat, die Unterdeckung auszugleichen und trotz Teilzeitstelle in der Rente keine Minderung spüren würde.

Im ersten Jahr fehlt nur die Differenz zwischen dem Beitrag, um das Sparziel zu erreichen, und dem tatsächlich einbezahlten Beitrag. Ab dem Folgejahr fehlen aber auch die Zinsen, weshalb es zu einer immer grösseren Unterdeckung kommt (siehe Grafik Seite 21). Schwankungen erlebt man deshalb, weil die tatsächlichen Zinsen in guten Jahren über dem berechneten Zinssatz von 2 Prozent liegen und die Unterdeckung deshalb wieder kleiner zu werden scheint.

Dritte Säule versus Zusatzsparplan

Die dritte Säule, beziehungsweise, genauer gesagt, die Säule 3a, ist aufgrund der steuerlichen Vorteile bekannt. Das Gesetz schreibt zur Abzugsberechtigung von den direkten Steuern Folgendes: «Jährlich bis 8 Pro-

zent des oberen Grenzbetrages nach Artikel 8 Absatz 1 BVG, wenn sie einer Vorsorgeeinrichtung nach Artikel 80 BVG angehören». Da die Piloten in einer Vorsorgeeinrichtung nach Artikel 80 BVG versichert sind, ist der maximale Betrag, der den Steuern abgezogen werden kann, 8 Prozent des oberen Grenzbetrages. Dieser liegt, wie erwähnt, bei 83 520 Schweizer Franken, wovon 8 Prozent 6682 Schweizer Franken betragen. Somit ist dieser Betrag die maximale Summe, die von den direkten Steuern abgezogen werden kann.

Solange dieser Betrag in einer gebundenen Vorsorge einer Vorsorgestiftung nach Artikel 80 BVG angelegt ist, kann er abgezogen werden. Da Banken offensiver Werbung für ihre 3a-Konten betreiben, ist die weitläufige Meinung oft, dass nur Beiträge in ein solches Konto zur Steuerersparnis führen. Es ist aber auch möglich, den Maximalbetrag von 6682 Schweizer Franken auf mehrere Vorsorgeeinrichtungen zu verteilen.

Die steuerlichen Vorteile gelten auch für den Zusatzsparplan der Vorsorgestiftung für das Cockpit-Personal II. Beim Zusatzsparplan zahlt der Versicherte 4,5 Prozent des versicherten

Salärs auf ein separates Konto der Vorsorgestiftung ein. Mit dem Zusatzsparplan kann unabhängig vom maximal zulässigen Betrag für die Säule 3a steuerbegünstigt für das Alter angespart werden. Um im Jahr den Maximalbetrag von 6682 Schweizer Franken zusätzlich auszuschöpfen, bietet sich ein Vorsorgekonto 3a bei einer Bank als ideale Ergänzung dazu an. Laut Urs Ackermann, Geschäftsführer der Swiss-Vorsorgestiftung für das Cockpit-Personal II, sind die Vorteile der Verteilung schnell aufgezählt: «Die Freizügigkeitskonti bieten mit einer Vorsorgelösung bei einer Bank eine ideale Risikoverteilung an. So wird nicht das gesamte Vermögen der privaten Altersvorsorge auf eine Institution gelegt.»

Zukunftsweisende Rente

Wichtig ist und bleibt für die jüngere Generation, dass sie sich für die Zukunft interessiert und den Versicherungsausweis nicht einfach als einen Zettel Papier hinnimmt. Wir müssen uns dafür interessieren, wie die Leistungen im Alter aussehen, und uns überlegen, wie die Zukunft aussieht. Eine Änderung im Arbeitsleben oder auch in der privaten Situation, beispielsweise durch eine Heirat, kann markante Änderungen in der Altersrente haben. Um sich dieser Fakten aber bewusst zu sein, muss das System Pensionskasse in den Grundzügen verstanden werden, und ich hoffe, mit diesem Artikel den einen oder anderen Piloten dazu angeregt zu haben, das Leistungsreglement und die gesetzlichen Grundlagen in einer ruhigen Minute selbst einmal zu studieren. Es geht dabei um nicht weniger als um die Frage, ob die «Fortführung der gewohnten Lebenshaltung [...] in angemessener Weise» nach der Pensionierung ermöglicht wird. ●

Allerlei Nachhaltiges

In einem nichtpolitischen Bulletin aus dem Chefpilotenbüro war kürzlich zu lesen, auf den Genuss der im Rahmen des Passagierverpflegungsangebots servierten Zuger Kirschtorte sei cockpitseitig im Sinne von OMA und Uniformreglement wie auch aus Gründen der Suchtprävention sowie der Leberhygiene gefälligst zu verzichten. Nun hatte ich aber unlängst während einer Privatreise in Zivil die günstige Gelegenheit, im Selbstversuch das riskante Experiment der Kirschtortenkonsumation auf einer Kabinenhöhe von knapp 7000 ft (2130 m) zu wagen. Zur Sicherheit hatte ich mir die Sitzgurte noch enger als üblich um den Bauch gezurrt und den M/C vorgängig über mein gewagtes Ansinnen diskret unterrichtet. Das erschreckende Resultat meiner Feldstudie, d.h. die festgestellte körperliche Veränderung nach dem Verzehr der hochprozentigen Torte: Nichts, null, nada. Ich war ziemlich erstaunt, nein, regelrecht schockiert, dass mein Körper auf die Zufuhr der toxischen Substanz in dieser konzentrierten Form nicht stärker reagiert hatte. Mein Stoffwechsel muss von den lediglich (und erst noch lächerlich kleinen) etwa drei wöchentlichen Alkoholeinheiten schon dermassen abgehärtet und immunisiert sein, dass er die Zufuhr eines ethanolgetränkten Kuchens schon gar nicht mehr ans Hirn weiterleitet. Wenn das nur mein Vertrauensarzt nicht liest.

Schon am darauf folgenden Wochenende stand in der Sonntagspresse fett auf dem Titelblatt: **Swiss macht Pilotversuch mit Bio-Treibstoffen**. Sofort fühlte ich mich ertappt, wohl heimlich beobachtet bei meinem Experiment und bei der Zeitung denunziert! Einermassen beruhigt las ich dann allerdings weiter, dass es sich beim Versuch nicht um meinen eigenen handelte, sondern dass es vielmehr um die Absicht ging, künftig statt des immer teurer werdenden Erdöls allerhand andere brennbare Stoffe in die Flügel tanks zu füllen, um die raren fossilen Vorkommen zu sparen, sowie um die Frage, ob der Gebrauch von Ethanol ethisch überhaupt vertretbar sei, verbrenne man damit nämlich eine Flüssigkeit, welche in Schwellenländern durchaus der Ernährung oder zumindest dem Genuss diene, man denke nur an den Caipirinha-Konsum in Brasilien. Nachdem auch die geplante Umrüstung von Flugzeugen zum eigentlich sehr effizienten Atomantrieb nach neuesten Erkenntnissen nicht mehr ganz opportun sei, bleibe wohl nur noch der Ausweg in die Bio-Nachhaltigkeits-Ecke. Diesen Weg zeigen auch die Versuche der Herren «Heissluft» Piccard und «Jetman» Rossey, die mit Hilfe von Solarzellen, Raketenantrieben (immerhin mit 20% Bio-Ethanol aus dem eigenen Komposthaufen!) und finanzkräftigen Sponsoren interessante Alternativen in der aeronautischen Fortbewegung aufzeigen, obwohl bezüglich Payload und Reichweite noch ein gewisses Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Immerhin ist die Überquerung des Ärmelkanals respektive des Röstigrabens schon mal ein ermutigender Anfang.



Wenn wir einmal nur etwa dreissig Jahre vorausblicken, also ins Jahr 2041: Die fossilen Brennstoffe gehen langsam aber sicher zur Neige und die letzten paar Hektoliter werden gerade in den Zentralheizungen verheizt. Statt des teuren Kerosins leert man inzwischen Zuckerrohrschnäpse, destillierten Kompost und komprimierte Biogase aller Art in die Flugzeugtanks. Die Passagiere werden angehalten, ihre Vorräte an Spirituosen mitzubringen, die Kanister mit abgelaufenen

Pommes-Frites- und Olivenölen, die weihnächtlichen Kerzenwachsreste, ihre verleiteten Parfums und Aftershaves. Es riecht recht gut in Flughafennähe. Innerschweizer können zudem ihre ausgepressten Zuger Kirschtorten abgeben, und Landwirte aus der Umgebung werden höflich gebeten, für ein angemessenes Entgelt die Methandämpfe ihrer geblähten Kühe in möglichst luftdichter Verpackung an den Flughafen zu bringen.

Auch jetzt, im Jahr 2041, gibt es übrigens immer noch keinen neuen GAV. Man erinnert sich noch schwach: Nach dem damaligen einjährigen Vermittlungsversuch (2011/2012) bei der Kantonalen Einigungsstelle, einem darauf folgenden 17-monatigen Verhandlungswiederaufnahmegesuch bei der Regionalen Arbeitskampfvermittlung, einem dreijährigen Schlichtungsprozess beim Eidgenössischen Bundesarbeitsgericht folgte schon bald die immer noch andauernde Langzeitberatung beim European Institute for Industrial Conflict. Dazwischen natürlich auch wiederholte Teilnahmen an einigen der zahlreichen Konfliktlösungsstrategieseminare bei in- und ausländischen, nicht ganz billigen Consultants und CRM-Experten. Geld und Zeit dürfen keine Rolle spielen bei einem Thema von so elementarer Bedeutung.

Dank dem Stockholm-Syndrom haben sich die beiden Verhandlungsteams in der Zwischenzeit wenigstens zu respektieren gelernt, ja gar zu schätzen, in einzelnen Fällen ist es sogar zu Liebesbeziehungen gekommen (natürlich ist bei beiden Teams nur noch je ein Teilnehmer der ursprünglichen Runde dabei; jüngstes Mitglied ist die Grossnichte eines damaligen Delegationsleiters, dem die positive Wahnricht soeben ins Altersheim überbracht worden ist). Man freut sich jeweils richtig auf die nächste Verhandlungsrunde und ist entsprechend glücklich, wenn es noch möglichst lange keinen Abschluss geben wird. Als nächster Termin ist gerade (Herbst 2041) ein kombinierter Mediations- und Meditationskurs bei einem berühmten Guru in einem indischen Ashram nahe Goa gebucht worden. Für die Anreise wird man allerdings ein Segelschiff chartern müssen, weil für einen Flug einfach nicht mehr genug Kirschtorten vorhanden sind.

pk2@bluemail.ch

Was macht eigentlich ... Ueli Erb?

Vom Steuerknüppel ins Steueramt – ein nicht alltäglicher Weg. Ueli Erb entschied sich für diesen Wechsel und berichtet der «Rundschau» von seinem ungewöhnlichen Werdegang.

Interview: Peter Tilly

Als hätte ich während des Kapitänskurses nicht schon genug zu tun, flatterte Anfang des Jahres auch noch die Steuererklärung ins Haus. Vier Hauptseiten, unzählige Beilagen und ein Stapel Belege passen nach Beendigung der Arbeit nur knapp in den mitgelieferten Briefumschlag. Ich kann nicht beziffern, wie viele Stunden ich jeweils aufwende, bis die Zahlen am richtigen Ort, die Belege in der korrekten Reihenfolge und die Unterschriften an den notwendigen Stellen sind. Es dürften mehrere Stunden sein. Doch was macht mein Gegenüber damit? Wie viel Zeit wendet der Steuerfachmann auf, um die Korrektheit meiner Angaben zu überprüfen? Diese Fragen stellte ich Ueli Erb, Angestellter beim kantonalen Steueramt in Zürich. Ueli flog bei der Swissair und der Swiss in den Jahren 1998 bis 2004 als First Officer auf der Airbus-Flotte.

Als fachliche Verstärkung gesellte sich Oliver Senn dazu. Oliver, der im Organigramm der AEROPERS als Spezialist für Steuerfragen aufgeführt ist, brachte Rekruit Erb vor fast zweiundzwanzig Jahren die Geheimnisse der militärischen Grundregeln bei. Einem interessanten und lustigen Abend stand nichts im Wege.

«Rundschau»: Der Abend geht auf meine Rechnung, kann ich das von den Steuern abziehen?

Ueli Erb: Kommt auf Dein Spesenreglement an.

«RS»: Das ist eine ähnlich ausweichende Antwort, wie ich sie häufig bei Checks brauche, wenn ich um die Antwort verlegen bin ...

U.E.: Das Spesenreglement der Swiss-Piloten wurde durch das Steueramt des Kantons Basel-Stadt abgesegnet und hat in der ganzen Schweiz Gültigkeit. Das ist sicherlich nicht zu Euren Ungunsten. Darum eine klare Antwort auf Deine Frage: Nein, das kannst Du nicht.

Dank dieser etwas provokativen Anfangsfrage sind wir schon mitten in den Steuerfragen. Eigentlich wollte ich zuerst mehr über die Privatperson Ueli erfahren, doch das hat noch Zeit.

«RS»: Immer wieder zu reden geben bei den Steuern die legalen Abzüge. Bis Ende der 90er Jahre existierte ein spezielles Reglement, das die Abzüge für Piloten definierte. Das war für beide Seiten einfacher und auch nachvollziehbar. Plötzlich wurde dieses nicht mehr akzeptiert. Warum dieser Philosophiewechsel?

U.E.: Die speziellen Regelungen für einzelne Berufsgruppen mussten auch im Kanton Zürich im Rahmen der Steuerharmonisierung abgeschafft werden.

«RS»: Die Vereinheitlichung ist zu begrüssen. Doch auch hier gibt es Widersprüche. Warum dürfen wir nicht wie vorgesehen 240 Fahrten an den Flughafen abziehen, sondern nur 180?

U.E.: Auch das ist zu Euren Gunsten. Kaum ein Pilot ohne Zusatzfunktion fährt 180 Mal im Jahr an den

Flughafen. Und falls doch, kann er die tatsächlichen Fahrten abziehen. Er muss dies allerdings belegen.

«RS»: Es geht mir nicht darum, wie hoch die richtige Anzahl der Fahrten ist, sondern um das Prinzip. Scheinbar wird hier wieder ein «Sonderzügli» für eine Berufsgruppe gefahren. In der Maske der Steuererklärung erscheint als gegeben die Zahl 240. Ich muss diese aktiv überschreiben und die Zahl 180 einsetzen. Das stört mich, das hat etwas Willkürliches an sich.

U.E.: Das ist nicht willkürlich, sondern entspricht den Tatsachen. Die Steuererklärung bildet das Leben ab, und das Leben ist nicht nur schwarz-weiss. Übrigens wehre ich mich vehement gegen das Vorurteil, dass Piloten besonders hart angefasst werden. Das ganze System hat sich verschärft, und alle Individuen, Berufsgruppen und Interessenverbände werden gleich fair und konsequent behandelt. Noch einmal zu den Fahrten: Teilzeitkräften zum Beispiel werden die abzugsberechtigten Fahrten auch gekürzt. Auch hier mit nachvollziehbarem Hintergrund.

«RS»: Bist Du für die Berufsgruppe der Piloten zuständig?

U.E.: Nein, das machen zwei Kollegen von mir.

«RS»: Demzufolge betreuen zwei Personen alle Steuere dossiers der Piloten, die im Kanton Zürich wohnhaft sind?

U.E.: Nicht ganz. Die beiden Kollegen der Division Nord betreuen alle Piloten, die im nördlichen Teil des Kantons Zürich wohnhaft sind. Das ist letztendlich auch wieder eine Effizienzfrage. Dank Spezialistenwissen kann der Prozess beschleunigt werden.

«RS»: Und welche Spezialfälle betreust Du?

U.E.: Jeden Tag landet ein kunterbunter Haufen von Steuere dossiers natürlicher Personen auf meinem Pult. Ich bin nicht zuständig für eine bestimmte Gruppe.

«RS»: Wie lange braucht ein Steuerbeamter, um meine Steuererklärung zu sichten?

U.E.: Ungefähr 20 bis 30 Minuten.

«RS»: Kommst Du als Steuerbeamter in den Genuss von Steuerprozenten?

U.E.: (lacht) Nein, leider nicht. Man kann fast sagen, im Gegenteil. Wir Steuerbeamten kommen in ein sogenanntes «spezielles Steuerregister». Das bedeutet nichts anderes, als dass unsere Angaben sehr genau unter die Lupe genommen werden.

Die Zeit verging wie im Flug, und die Serviertochter sorgte dafür, dass wir keinen Durst litten. Nach einem gesunden Quantum an Ittinger wechselten wir das Lokal. Ueli reservierte einen Tisch im «Schäfli» am Oberen Graben. Keine Sushi oder Thai-Suppen, sondern guthürgerliche Küche aus Tschechien. Eine gute Vorbereitung

für meine zukünftigen Nightstops innerhalb Europas. Wir bestellten ein Filet Stroganoff mit Rösti, den obligaten gemischten Salat und eine Flasche Rychenberger Barrique aus dem Jahr 2008.

«RS»: Wie kamst Du eigentlich zum kantonalen Steueramt?

U.E.: Während meines Nachdiplomstudiums an der Fachhochschule Winterthur entdeckte ich mein Flair für Zahlen und Buchhaltung. Auf ein Stelleninserat habe ich mich gemeldet und den Job zu meiner Freude auch bekommen.

«RS»: War das Dein erster Job nach Deiner Zeit im Cockpit? Oder anders gefragt: hast Du direkt vom Steuerknüppel ins Steuerbüro gewechselt?

U.E.: Nein, nach meiner Kündigung im Jahre 2004 leitete ich die Filiale der Derendinger AG in St. Gallen. Die Firma Derendinger ist ein Grosshändler für Autozubehör. Nach zwei Jahren an der Front wechselte ich 2006 in den Hauptsitz als Leiter des Product Managements.

«RS»: Bist Du der Fliegerei noch in irgendeiner Form verbunden?

U.E.: Und wie! Einen grossen Teil meiner Freizeit investiere ich in den Segelflug. Entweder ziehe ich mit dem Schleppflugzeug Kollegen oder suche mit dem eigenen Segelflugzeug die beste Thermik. In der Segelfluggruppe Winterthur engagiere ich mich im Vorstand. Als Kassier übrigens, «what else?»

«RS»: Hat es Dich als begeisterter Pilot nie mehr gejuckt, in ein Swiss-Cockpit zurückzukehren?

U.E.: Natürlich spielte ich mit dem Gedanken, als die Firma im Jahr 2006 auf mich zukam. Doch als ich die Bedingungen sah, winkte ich schnell ab. Eine allfällige Ablehnung des Angebots sei definitiv, betonte die Swiss in dem Brief deutlich. Genau ein Jahr nach der Absage flatterte das genau gleiche Schreiben wieder ins Haus ...

«RS»: Du hast ein ziemliches Auf und Ab erlebt in Deiner Fliegerkarriere. Was passierte genau?

U.E.: Unsere Klasse (SLS PK-4/94) wurde nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung von der Swissair nicht übernommen. Kaum hatten wir die Lizenzen in der Tasche, standen wir auch schon auf der Strasse. Zusammen mit ein paar Kollegen heuerte ich bei der Air Engadina an und flog auf der DO-328 (Turboprop) meine ersten Stunden im kommerziellen Fluggeschäft. Das Umfeld bei der Air Engadina war für einen Neuling ausserordentlich lehrreich. Wir flogen die gesamte Palette von Flugplätzen an. Vom internationalen Drehkreuz Amsterdam bis zum Charterflug auf abenteuerliche Plätze bot das Streckennetz alles. Im Jahre 1998 brauchte die Swissair wieder Piloten. Ich kündigte bei der Air Engadina und hielt mich ganz vorbildlich an die Kündigungsfristen. Das wurde mir im Nachhinein zum Verhängnis. Entgegen allen Abmachungen wurden die Senioritätslisten wieder neu gemischt. Nicht die vorher ausgehandelte Warteliste kam zum Tragen, sondern das Prinzip «first come, first serve». Nach dem Grounding entschloss ich mich, ein Nachdiplomstudium an der FH Winterthur in Angriff zu nehmen. «Planning without Alternate» schien mir in dieser Situation zu

riskant. Als sich die Lage innerhalb der Swiss weiter zuspitzte, stieg ich auf das Angebot der Swiss ein, kündigte und verliess die Fliegerei im Jahre 2004 mit einer Abfindung in der Tasche.

«RS»: War der Wechsel zu einer Airline im Mittleren Osten nie ein Thema für Dich?

U.E.: Nein, auf keinen Fall. So gerne ich ferne Länder bereise, umso lieber lebe ich in der Schweiz. Ich hatte ehrlich gesagt auch keine Lust, Gastarbeiter zu sein.

«RS»: Pflegst Du noch Kontakt zu den ehemaligen Kollegen?

U.E.: Einmal im Jahr trifft sich der harte Kern unserer SLS-Klasse zum Lachsessen. Einige ehemalige Cockpit-Kollegen treffe ich beim Segelflug. Wenn immer möglich, fliege ich mit der Swiss in die Ferien und benutze dabei die Gelegenheit, mit alten Cockpit-Kollegen einen Schwatz zu machen.

«RS»: Wir lassen Dich nicht springen, bevor Du nicht etwas von Deinem Insiderwissen preisgibst. Hast Du einen heissen Steuertipp für uns Piloten?

U.E.: Natürlich: Reicht die Steuererklärung fristgerecht ein!

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch.

Nein, ohne Nachtisch verliessen wir das Lokal nicht. Einmal Palatschinken für die Spezialisten der AEROPERS und einen Eiskaffee für unseren Gast. Es folgten die obligaten Espressi und die Rechnung. Einen ungewohnt tiefen Betrag mussten wir für die leckere Mahlzeit und den ausgezeichneten Wein hinblättern. Preise wie auf dem Lande. Ach ja, wir waren übrigens in Winterthur... ●



Ueli Erb wurde 1969 geboren, ist in Bachs aufgewachsen und lebt seit bald zwei Jahrzehnten in Winterthur. Er hat trotz seines Namens, der Herkunft und den Verbindungen in die Autobranche nichts mit dem Erb-Imperium zu tun. Nach einer Berufslehre als Automechaniker begann er das Studium an der HTL in Biel, dem sogenannten «Auto-Tech».

Als «ab initio» trat er in die SLS-Klasse 4/94 ein und absolvierte diese erfolgreich. Nach Abschluss der Ausbildung hatte die Swissair keinen Bedarf an Jungpiloten, und Ueli fand eine Stelle als First Officer auf der DO-328 bei der Air Engadina. Im Jahre 1998 folgte er dem Ruf der Swissair und schulte auf die A320 und später auf die A330 um. Während seiner Copilotenzeit reduzierte er das Arbeitspensum auf 65 Prozent, um ein Nachdiplomstudium als Wirtschaftsingenieur zu absolvieren. Als es der Swiss im Jahre 2003 finanziell schlecht ging, nahm Ueli das Angebot der Swiss an, kündigte und verabschiedete sich 2004 mit einer Abfindung in der Tasche. Nach einem Engagement bei der Derendinger AG wechselte Ueli 2008 zum kantonalen Steueramt in Zürich. Er wohnt in Winterthur-Töss und fliegt in der Freizeit mit seiner DISCUS-B über die Schweizer Alpen.

Eine neue Triebwerksgeneration

Pratt & Whitney rührt die Werbetrommel für ihr neues Triebwerk PurePower PW1000G. Der Airbus 320neo sowie die Bombardier-CSeries-Flugzeuge werden damit ausgestattet. Die Technik ist allerdings nicht so neu, wie man denkt. Pratt & Whitney kündigt trotzdem selbstsicher an: «This changes everything».

Text: Tobias Mattle

Ab 2014 sollen die Bombardier-CSeries-Flugzeuge die Avroliner von Swiss European ersetzen. Auch wenn es noch einige Zeit dauert, lohnt sich ein Ausblick auf die Technologieerneuerung, die nicht nur die CSeries betrifft, sondern schon bald alle Flugzeuge betreffen wird: die neue Triebwerksgeneration des Geared Turbofan. Ein Begriff, den man in den Aviatikmedien immer öfter hört. Doch ist diese Technologie so neu? Wer genau hinschaut, merkt, dass das Arbeitstier bei Swiss European, ein Flugzeug, das seine Anfänge in den frühen 80er Jahren hat, von einem Geared Turbofan angetrieben wird. Die Technik wurde in den letzten 20 Jahren jedoch perfektioniert und scheint nun reif zu sein, um den Triebwerksmarkt zu revolutionieren.

Die Umwelt fliegt mit

Es ist für Konzerne immer wichtiger, ihre Bemühungen zum Schutze der Umwelt nach aussen zu zeigen. In grossen Werbekampagnen wird aufgezeigt, was alles unternommen wird, um die Umwelt zu schützen und um wie viel Prozent der CO₂-Ausstoss in den vergangenen Jahren gesenkt werden konnte. Zweifellos ist dies ein guter und nötiger Trend. Doch besonders die Airline-Branche ist grundsätzlich davon getrieben,

umweltschonend zu fliegen, da die Treibstoffkosten einen beträchtlichen Teil der Gesamtkosten ausmachen. Wer hier spart, fliegt ganz vorne mit.

Nicholas Cumpsty, Chief Technologist bei Rolls-Royce und Professor für Aerothermal Technology an der Cambridge-Universität, beschreibt in seinem Buch «Jet Propulsion» die Entwicklung eines Triebwerks für einen modernen Grossraumjet. 1997 machte er darin Feststellungen, die Jahre danach sehr exakt auf den Airbus 380 zutreffen.

Proportionale Verbesserung

Mit der Einführung der Bombardier CSeries bei der Swiss und dem Airbus 320neo bei der Lufthansa wird ohne Zweifel wieder auf die neue Technologie und die damit verbundene Einsparung im CO₂-Ausstoss hingewiesen. Nicholas Cumpsty beschreibt in seinem Buch die grossen Vorteile der Treibstoffeinsparung aber anders. Mit der Annahme, dass ein Kurzstreckenflugzeug 20 Tonnen Tankkapazität hat und 15 Tonnen Payload laden kann, macht er folgende Rechnung: Eine Einsparung um 10 Prozent im Treibstoffverbrauch ergibt, dass die Tankkapazität um zwei Tonnen verringert werden kann. Zwei Tonnen weniger Treibstoff ermöglichen bei einer Neuentwicklung des Flugzeugs, dass zwei Tonnen mehr Payload geladen werden kön-



Testvorrichtung für das PW1000G in West Palm Beach, Florida.

nen. Dies bedeutet eine Verbesserung der Payload um 13 Prozent. 10 Prozent Treibstoffeinsparung ist gleichbedeutend mit 13 Prozent mehr Payload.

Eindrücklicher wird diese Rechnung bei einem Langstreckenflugzeug. Der Airbus 330 hat eine Payload-Kapazität von rund 43 Tonnen bei einer Tankkapazität von knapp 77 Tonnen. Werden beim Tank 17 Prozent eingespart, ergibt das eine Payload-Verbesserung von beinahe 30 Prozent.

Design Point

Grosse Flugzeughersteller wie Airbus und Boeing machen typischerweise eine Studie zu einem Flugzeug und gehen damit an die Triebwerkhersteller heran. Diese konzipieren daraufhin ein Triebwerk, das die benötigte Leistung erbringt. Die Leistung des Triebwerks ist nach Nicholas Cumpsty schnell beschrieben: «The design point, in the sense of lowest fuel consumption and longest life, should correspond to the cruise condition, but the engine must have the capacity to generate some additional thrust to allow the aircraft to climb and the design condition for limiting thrust output is usually the requirement at top-of-climb.» Diesem Prinzip folgend, gibt es für ein Triebwerk nur einen optimalen Betriebszustand: den Reiseflug.

In der Pilotenausbildung wird vornehmlich auf Propellerflugzeugen geschult. Die ersten Flugstunden werden auf einem einfachen Typ mit fixem Propeller und ohne Einziehfahrwerk gemacht. Später kommen komplexere Flugzeuge, die auch über einen Verstellpropeller verfügen. Im Gegensatz zum Schulungsflugzeug in den ersten Stunden können dieses Flugzeug und sein Propeller für jede Flugphase eine ideale Propellerstellung einnehmen. Es gibt demnach nicht einen Betriebszustand, in dem der Propeller die ideale Nutzung aufweist. Ein ähnliches Problem liegt bei den aktuellen Triebwerken vor.

Thermal versus Propulsive Efficiency

Ein Triebwerk wird vorangetrieben, weil die Energie, die bei der Verbrennung von Kerosin entsteht, in Schub umgewandelt wird. Zwei Begriffe prägen deshalb die Overall Efficiency eines Triebwerks: Thermal Efficiency und Propulsive Efficiency. Vereinfacht gesagt ist die Thermal Efficiency eine Angabe darüber, wie effizient das Kerosin in Energie umgewandelt wird. Die Propulsive Efficiency wiederum gibt Auskunft darüber, wie effizient die aus Kerosin gewonnene Energie in Schub umgewandelt wird.

Die Thermal Efficiency errechnet sich aus dem Verhältnis der der Luft zugeführten kinetischen Energie, dividiert durch die Masse Kerosin und deren Calorific Value. Der Calorific Value beschreibt, wie chemische Energie in Wärmeenergie umgewandelt wird. Die Propulsive Energy ist deutlich einfacher zu verstehen: Die Geschwindigkeit der Masse Luft, die durch den Fan angetrieben wird, und die Geschwindigkeit der Masse Luft in der Turbine werden in ein Verhältnis gestellt. Je mehr Masse Luft durch den Fan im Verhältnis zur Masse Luft im Core beschleunigt wird, umso grösser ist die Propulsive Efficiency.



Das Übersetzungsgetriebe des PW1000G wird direkt hinter dem Fan eingebaut.

Die Overall Efficiency ist das Produkt aus Thermal und Propulsive Efficiency. Es ist also klar, dass für die Effizienz eines Flugzeugs besonders wichtig ist, dass Thermal und Propulsive Efficiency möglichst gross sind.

Bypass Ratio

Wie besprochen ist die Propulsive Efficiency sehr gross, wenn die Masse Luft im Core, verglichen mit der Masse Luft, die den Core umfließt, möglichst klein ist. Das Verhältnis dieser Grössen wird mit dem Bypass Ratio benannt. Ein hohes Bypass Ratio ist gleichbedeutend mit einer hohen Propulsive Efficiency. Das bisherige Problem mit dem Bypass Ratio ist die Grösse des Triebwerks. Deshalb standen die Ingenieure in den vergangenen Jahren bei einem Bypass Ratio von 9:1 an.

Der Kern des Problems liegt bei der Umlaufgeschwindigkeit der einzelnen Stufen. «Idealerweise ist die Umlaufgeschwindigkeit jeder einzelnen Stufe nahe an der Schallgeschwindigkeit. Der Fan ist jedoch bedeutend grösser als die auf der gleichen Welle liegende Turbinenstufe. Somit ist es nicht möglich, dass die Umlaufgeschwindigkeit beider Elemente Schallgeschwindigkeit erreicht», erklärt Beat Aeschbacher vom Engine Engineering bei der Swiss. Würde die Umlaufgeschwindigkeit der Fanspitze die Schallgeschwindigkeit erreichen, würde die dazugehörige Turbinenstufe eine Umlaufgeschwindigkeit erreichen, die deutlich über der Schallgeschwindigkeit liegt. Genau gleich könnte der Fan nicht optimal drehen, wenn die Umlaufgeschwindigkeit der Turbine Schallgeschwindigkeit erreicht.

Rolls-Royce begegnet diesem Problem, indem man mehr Stufen einbaut als andere Hersteller. Vorteil dabei ist, dass zwei Stufen beinahe an der idealen Geschwindigkeit laufen können, während nur die letzte Turbi-

Wer beim Treibstoffverbrauch spart, fliegt ganz vorne mit.

nenstufe zu langsam läuft. Die Nachteile dabei sind das Gewicht und die Wartungskosten, da mehr Teile benötigt werden.

Hohe Temperaturen

Ein gewichtiger Faktor im Triebwerk ist die Temperatur. Es lässt sich sagen, dass sich die verwendeten Materialien in den letzten 70 Jahren in der Temperaturfestigkeit um beinahe 800 Grad Celsius verbessert haben. Wichtiger allerdings ist die in den 60er Jahren entwickelte Technik, bei der die Schaufeln in den einzelnen Turbinenstufen mit Druckluft aus der Kompressorstufe gekühlt werden. Grundsätzlich ist die Lebenszeit der Schaufeln durch zwei Faktoren begrenzt: Creep und Thermal Fatigue.

Creep ist die Ermüdungserscheinung aufgrund der anhaltend hohen Temperaturen. Je höher die Temperatur über längere Zeit liegt, desto kürzer ist die Lebensdauer einer Schaufel. Als Grundregel gilt, dass ein Anstieg der Metalltemperatur um 10 Grad Kelvin die Lebensdauer der Schaufel halbiert.

Thermal Fatigue hat hingegen nichts mit der Dauer des Betriebs zu tun, sondern mit den sogenannten Cycles. Ein Cycle umfasst den Triebwerkstart, den Betrieb und das Abschalten der Triebwerke. Dabei geht es also in erster Linie um die Frage, wie oft eine Schaufel eine starke Änderung der Temperatur durch das Hochfahren, den Betrieb und das Herunterfahren erfährt.

Geared Turbofan

Alle diese Probleme sind schon seit Jahrzehnten bekannt. Pratt & Whitney glaubt nun, für einen Teil dieser Probleme die Lösung gefunden zu haben. Wer die Werbevideos auf deren Homepage betrachtet, bekommt den Eindruck, dass ab 2013 mit dem neuen Triebwerk PurePower PW1000G wahrlich bahnbrechende Technik auf uns zukommt.

Direkt hinter dem Fan wird ein Übersetzungsgetriebe eingebaut. Der Fan wird weiterhin von der letzten Turbinenstufe angetrieben. Allerdings können sich sowohl die Turbine wie auch der Fan mit der optimalen Geschwindigkeit drehen. Daraus ergeben sich viele Vorteile.

Da die Turbine mit der optimalen Geschwindigkeit laufen kann, sind weniger Teile notwendig, um die gleiche Energie zu gewinnen. Diese Energie wird über ein Übersetzungsgetriebe auf den Fan umgeleitet. Auch dieser dreht sich nun mit der optimalen Geschwindigkeit

und generiert somit mehr Schub, indem mehr Luftmasse durchgesetzt wird.

Wie wir bei der Thermal Efficiency gesehen haben, hat die Masse Luft, die durchgesetzt wird, einen entscheidenden Faktor auf diese Effizienz. Mit der Erhöhung der Masse Luft wird auch die Thermal Efficiency besser. Gleichzeitig bleibt der Core klein, da weniger Teile benötigt werden, womit sich das Bypass Ratio auf 12:1 erhöht. Damit erhöht sich auch die Propulsive Efficiency. Da sowohl die Thermal Efficiency wie auch die Propulsive Efficiency erhöht werden, erhöht sich die Overall Efficiency.

Aufgrund des höheren Luftdurchsatzes können die Temperaturen im Core ohne starken Leistungsverlust etwas verringert werden. Wie erwähnt, hat eine Verringerung von 10 Grad Kelvin Metalltemperatur einen grossen Einfluss auf die Lebensdauer der Schaufeln. Zudem ist das Triebwerk leiser, da der Temperaturunterschied zwischen Umgebungsluft und Luft aus dem Triebwerk verringert wird.

Das zusätzliche Gewicht durch das Übersetzungsgetriebe wird durch die kleinere Anzahl an Stufen ausgeglichen. Die längere Lebensdauer und günstigere Maintenance-Kosten ergeben sich aus der tieferen Temperatur im Core. Aeschbacher bestätigt dies: «Der kostenintensive Teil beim Unterhalt sind die Heisssteile in einem Triebwerk. Im Gegensatz zu den sogenannten Kaltteilen kosten diese beinahe das Doppelte.» Probleme sieht der Ingenieur eher bei möglichen Vibrationen des Übersetzungsgetriebes und bei der Erosion der Zahnräder, da man damit noch keine Erfahrung hat.

Für alle etwas

Die Vorteile führen schliesslich zu einem geringeren Kerosinverbrauch von rund 16 Prozent. Wie am Anfang beschrieben, schlägt sich dies entweder in einer deutlich besseren Reichweite oder einem verbesserten Payload-Faktor nieder. Der Kunde fühlt sich besser, da er weniger CO₂-Ausstoss generiert. Und die Firma kann für weniger Treibstoff mehr transportieren. Das neue Triebwerk PurePower PW1000G hat bereits mehrere Testflüge an einer Boeing 747 und an einem Airbus 340 hinter sich. Mike McCune von Pratt&Whitney lässt sich in einem Werbevideo zitieren: «You can stand next to them and have a conversation like we're having right now.» Bleibt für die Flughafenanwohner, zu hoffen, dass diese Versprechung eingehalten werden kann. •

«Das Bypass Ratio erhöht sich beim PW1000G auf 12:1.»



Inserieren in der AEROPERS-«Rundschau»?

Weitere Informationen: www.aeropers.ch

Vom Chefpiloten zum «Pilot of the Year»

Dass Schauspieler und Sportler mit Awards geehrt werden, ist nicht ungewöhnlich. Wie aber wäre es, wenn auch Piloten von ihren Managern für besondere Verdienste mit Trophäen gewürdigt würden? Bei Etihad Airways ist dies bereits der Fall.

Text: Dieter Eppler, Captain A340/340, Etihad Airways

Das Umfeld in der zivilen Weltluftfahrt ist rauer geworden. Das spüren sowohl die Verantwortlichen der Fluggesellschaften wie auch ihre Mitarbeiter. Die grossen Airlines stehen unter Druck, und nur wer sich den rasch wandelnden Marktbedingungen anpasst, bleibt konkurrenzfähig. Dabei kann es zu kurzfristigem Personalabbau kommen, der später dann - in der antizyklischen Gegenbewegung - mit einer Hauruck-Aktion wieder kompensiert werden muss. Die sichere Lebensstelle für Piloten gehört der Vergangenheit an. Wer sich mit dem Gedanken befasst, dereinst im Airbus- oder Boeing-Cockpit zu arbeiten, muss eine gehörige Portion Flexibilität mitbringen. Linienpiloten wechseln heute im Verlauf ihrer Karriere häufiger den Arbeitgeber, als dies früher der Fall war. Das wird sich in Zukunft kaum ändern.

«In einer Firma, die 120 Nationen beschäftigt, verkommt der Röschtigraben zur bescheidenen Bodenfurche.»

Auch Martin Rau hat die Firma gewechselt. Gerechnet hat er damit zu Beginn seiner Laufbahn bei der Swissair wohl kaum. Im Gegenteil: Wer vor rund dreissig Jahren in die Pilotenuniform der nationalen Airline schlüpfte, genoss das anscheinend sichere Privileg, eine Stelle fürs Leben anzutreten. Die einschneidenden Veränderungen begannen mit der Liberalisierung des zivilen Luftverkehrs, anfänglich in den USA, später in

Europa. Die Schweizer Aviatik war aufgrund politischer Entscheide eingengt und geriet später in wirtschaftliche Turbulenzen. Die Folgen sind bekannt.

Aufgrund der Redimensionierung und des Überbestandes drohte Martin Rau die Pensionierung mit 55 Jahren. Das war ihm zu früh. In Abu Dhabi stand zu jener Zeit eine junge Airline auf noch unsicheren Beinen und suchte Verstärkung: Etihad Airways war gerade einmal ihren Kinderschuhen entwachsen.



Martin Rau wird zum «Pilot of the Year 2010» ausgezeichnet.

Vielseitiges Engagement

Martin Rau lebte sich nach seinem Eintritt im Februar 2006 rasch in den bunten Nationengemisch der Etihad-Familie ein. Als Captain auf den Airbus-Typen A330 und A340 wurde er vorwiegend auf Langstreckenflügen eingesetzt. Daneben führte er für die Quality-Abteilung im Teilzeitpensum Audits durch. Zwischen 2008 und 2009 amtierte er als Instruktor, und seit dem Jahr 2009 ist Rau mit der Einführung des Safety Management Systems, kurz SMS genannt, betraut. Ein Projekt, das ihn bis heute in hohem Ausmass beschäftigt.

«Martin Rau hatte nicht damit gerechnet, die Firma zu wechseln.»

Die Luftaufsichtsbehörde der Vereinigten Arabischen Emirate erliess in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 eine Verordnung, welche die lokalen Betreiber verpflichtete, bis Ende 2010 ein SMS eingeführt und verankert zu haben. Wo anderen Gesellschaften normalerweise drei bis vier Jahre zugestanden werden, setzten die nationalen Behörden kräftig Druck auf. Verantwortlich für die Einführung war das Departement Safety and Quality. Als Rau angefragt wurde, ob er die SMS-Projektleitung übernehmen wolle, zögerte er nicht lange und sagte zu.

Es waren zwei Gründe, die den Schweizer bewogen, den Job anzunehmen: Zum einen interessierte ihn das Thema brennend. Er glaubte an das Konzept und erhielt eine Chance, in diesem Bereich praktische Erfahrungen zu sammeln. Ein Rucksack, der ihm allenfalls auch nach Abschluss seiner fliegerischen Tätigkeit nützlich sein würde. Von seiner eigenen Managementenerfahrung her war Rau von der Idee eines effizienten Safety Management Systems überzeugt, und ihn lockte die Möglichkeit, das Sicherheitsgerüst der eifrig expandierenden Airline weiter zu stärken. Dabei war Rau der Umfang dieser Aufgabe durchaus bewusst.

Anspruchsvolle Einführung

Als Erstes wurde eine Taskforce gebildet, die sich aus Vertretern aller Operations-Departemente sowie den Bereichen Training, Emergency Response Planning, Safety and Quality und Environmental Health and Safety zusammensetzte. Bei der Auswahl dieses Teams konnte sich Rau auf seine langjährige Führungserfahrung abstützen. Während der Swissair-Jahre war er in verschiedenen Funktionen tätig, vom Instruktor bis zum Stellvertreter des Postholders Operations. In seine Epoche als stellvertretender Flottenchef MD-11 fiel der Absturz von SR111. Die Tragödie beschäftigte Martin Rau nicht nur auf der technischen, sondern über lange Zeit viel intensiver auf der menschlichen Ebene. In den Jahren 2000 bis 2002 amtierte er als Flottenchef MD-11. Mit dem Grounding im Herbst 2001 wurde er ein weite-

res Mal hart gefordert. Kein Stein blieb auf dem anderen, die auseinanderbrechenden Strukturen der einstmaligen Vorzeige-Airline beziehungsweise das, was davon übrig blieb, machte aus gestandenen Führungspersonen Feuerwehrleute mit leeren Schläuchen.

Eine positive Safety-Kultur bildet das Fundament eines jeden SMS. Die Gestaltung einer solchen Kultur und die Förderung des entsprechenden Bewusstseins erweisen sich bereits bei einer mitteleuropäischen Gesellschaft mit monokulturellem Charakter als anspruchsvolle Aufgabe. Vor dem Hintergrund einer Firma, die 120 Nationen beschäftigt, verkommt der Röschtigraben jedoch zur bescheidenen Bodenfurche.

Es galt, Brücken zu schlagen und Leute ins Boot zu holen, die für die Herausforderungen, die bei der Einführung des SMS anstanden, entsprechend gerüstet waren. Rau wusste um die Tragweite dieses Unterfangens. In Ermangelung der hauseigenen Ressourcen und im Hinblick auf die engen Zeitvorgaben verpflichtete er ein externes Fachteam aus Zypern.

Neben der multikulturellen Ausrichtung erwies sich auch die anhaltend rasche Expansion der Firma als heikle Vorgabe. Ein Blick auf die Wachstumsraten der arabischen Airline löst Schwindelgefühle aus. Nach sieben Betriebsjahren verfügt die Gesellschaft heute über 57 Flugzeuge – am Ende dieser Dekade sollen es gar 153 sein! Dabei stossen nicht nur zahlreiche neue Kräfte zur Firma, es verlassen auch immer wieder erfahrene Mitarbeiter das Haus, was nachteilige Auswirkungen auf die Kontinuität der Firmenentwicklung hat. Daneben wird das Streckennetz kontinuierlich erweitert: Heute umfasst es 66 Destinationen in 44 Ländern.

Es ist beachtlich, was in den vergangenen sieben Jahren erreicht wurde. Quasi aus dem Sand etablierte sich eine Netzwerk-Airline von der Grösse der heutigen Swiss. Mehr noch: Die Marke Etihad Airways erfüllt im aktuellen Konkurrenzumfeld auch qualitativ höchste Ansprüche. Dieses

Jahr sollen zum ersten Mal schwarze Zahlen geschrieben werden, und der nächste Wachstumsschub steht bereits vor der Tür.

Stärkung der Safety Culture

Als Konsequenz dieser multikulturellen Schichtung und des rapiden Wachstums weist Etihad Airways Eigenheiten auf, die es bei der Einführung des SMS besonders zu berücksichtigen galt. Beispielsweise die ausgeprägt hierarchischen Führungsstrukturen, knappe Ressourcen oder eine wenig ausgeprägte Kommunikation zwischen den einzelnen Departementen. Rau erwähnt in diesem Zusammenhang ebenfalls die relativ häufige Anwendung von Disziplinar-massnahmen und die eingeschränkte Identifikation vieler Expat-Mitarbeiter mit der Firma.

Bei der Entwicklung einer einheitlichen und tragfähigen Firmenkultur im Bereich Safety dürfen die vielfältigen ethnischen Wurzeln nicht unterschätzt werden. Denn wer «Sicherheit» sagt, meint damit nicht unbedingt dasselbe wie sein Gegenüber. Unterschiedliche Vorstellungen, beispielsweise im Bereich der akzeptab-



len Safety-Margen, oder die Frage um eine glaubwürdige Just Culture lösen oft Diskussionen aus. Genau diese Unterschiede galt oder gilt es mit der Einführung des SMS auszuschalten. Gemäss Martin Rau wurde grosser Wert auf eine verbesserte Kommunikation innerhalb der Firma gelegt – sowohl vertikal über sämtliche Hierarchiestufen als auch horizontal über die Bereichsgrenzen hinweg. Ergänzend musste ein SMS Manual verfasst werden; weiter erstellten die Mitglieder der Taskforce Richtlinien für Risk Assessments, organisierten Trainings und Promotions-Events. Mit ihrer Anwesenheit bei den Safety Action Group Meetings der verschiedenen Departemente sorgen Vertreter des Safety und Quality Departments für eine wachsende Vereinheitlichung in der Behandlung und Bewertung von Safety-Themen.

Über ein abgestuftes Trainingsangebot mit diversen Kanälen wurden nicht nur Führungskräfte, sondern sämtliche Mitarbeiter erfasst. Die Aktivitäten laufen in diesen Wochen und Monaten weiter. Anlässe wie die erste «Etihad Airways Safety Week 2011» schaffen Raum für direkte Begegnungen und Diskussionen und fördern die individuelle Verantwortung, mit Themen wie «Safety is Everybody's Responsibility» oder «Safety starts with ME».

Die Angestellten reagieren durchaus positiv auf die Anstrengungen der SMS-Crew. Als Erfolg verbucht Martin Rau unter anderem die Tatsache, dass sich das Safety-Reporting-Verhalten sowohl beim fliegenden wie auch beim Bodenpersonal verbessert hat. Er interpretiert dies letztlich als Folge eines zunehmend angstfreien Umfeldes, was in diesen Breitengraden keine Selbstverständlichkeit ist. Früher konnte es vorkommen, dass bei Beginn einer Untersuchung der betreffende Mitarbeiter bereits entlassen worden war.

Ebenfalls im Rahmen des SMS wurde ein Fatigue Risk Management System (FRMS) implementiert, das bereits zu ersten Anpassungen bei den A320-Einsatzstrukturen geführt hat, obwohl dadurch beträchtliche Mehrkosten entstanden sind. Rau sieht darin ein ermutigendes Zeichen dafür, dass die Geschäftsleitung das Konzept des Risk Managements ernst nimmt.

Auszeichnung

Im gleichen Sinne darf auch die Nominierung Martin Raus zum «Pilot of the Year 2010» gewertet werden.

«Die Einführung eines Fatigue Risk Management System führte bereits zu ersten Anpassungen bei den A320-Einsatzstrukturen.»

Die Auszeichnung wird jeweils an einem Galadiner verliehen, das den Abschluss der jährlichen Global Staff Conference markiert. Dieser zweitägige Grossanlass vereinigt nicht nur das gesamte Topmanagement, sondern 500 weitere Etihad-Mitarbeiter aus allen Ecken dieser Welt. Rau erhielt die Gelegenheit, zusammen mit einem Mitglied der SMS-Taskforce und unter Beteiligung diverser Manager einen Safety Culture Workshop durchzuführen.

Bei dem stimmungsvollen Nachtessen am Ende der Konferenz zog die bestens bestückte und gewiefte Etihad-PR-Abteilung sämtliche Register. Im Rahmen einer Show, die es durchaus mit Hollywood hätte aufnehmen können, nominierte und ehrte die Airline 14 Angestellte aus sämtlichen Bereichen für besondere Leistungen. Unter dem Applaus der Anwesenden und unter den Blitzlichtern der Fotografen durfte Martin Rau den Award aus den Händen des Etihad-CEO James Hogan entgegennehmen. Eine Dankesrede musste er nicht halten. Mit lukrativen Werbeverträgen wird er wohl auch nicht rechnen können. Ganz leer geht der Preisträger allerdings nicht aus. Immerhin gibt es zwei gebuchte Business-Class-Flüge mit Wochenaufenthalt nach freier Wahl.

Martin Rau lächelt verschmitzt. Er ist Realist und steht mit beiden Füßen auf dem, wenn auch etwas sandigen, Boden. Ihm ist klar, dass hinter solchen PR-Aktionen oftmals mehr Schein als Sein steckt. Dennoch werden viel beachtete Zeichen gesetzt. Die Mitarbeiter – und besonders die Manager – werden erkennen, dass der oberste Chef hinter diesem Projekt steht. Rau hat viel Zeit und Herzblut in die Einführung des SMS investiert. Vieles musste in der Freizeit erarbeitet werden, der Support des Top-Managements lag anfänglich unter seinen Erwartungen. Doch seine Arbeit und die Anstrengungen des gesamten Teams haben erste Früchte gezeigt. Die Auszeichnung zum «Pilot of the Year» ist überaus verdient.

Und ganz am Rande wird noch etwas anderes deutlich: Der Award belegt nämlich, dass die Swissair seinerzeit bei der Auswahl ihrer Funktionäre ein ausgesprochen gutes Gespür gezeigt hat – meistens zumindest. Mit Sicherheit aber bei Martin Rau. ●

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 80 Jahren

Augsburg, Deutschland, 27. Mai 1931: Die Erde ist eine Kugel! Was die Menschheit schon lange geahnt hatte, wurde für Dr. Auguste Piccard zur Gewissheit. Mit eigenen Augen erkannte der Schweizer Physiker die Erdkrümmung. Gelungen ist ihm das in luftiger Höhe von 15 781 Metern. Zusammen mit dem Ingenieur Paul Kipfer bestieg Piccard die kugelförmige Passagierkabine seines neuartigen Ballons und erreichte - als erster Mensch überhaupt - die Stratosphäre. Piccard hatte zuvor erkannt, dass sich die Fluggeschwindigkeit in grosser Höhe deutlich steigern liess. Das sparte Zeit und Treibstoff! Die Piccard'sche Druckkabine sollte zur



Abtransport der Kapsel vom Gurgl-Gletscher.

wertvollen Grundlage für die späteren Druckkabinen der Verkehrsflugzeuge werden. Die beiden Überflieger Piccard und Kipfer landeten nach 17-stündiger Fahrt wohlbehalten auf dem Gurgl-Gletscher in Tirol. Am 18. August 1932 stieg Auguste Piccard mit dem belgischen Physiker Max Cosyns zum zweiten Mal mit einem Gasballon auf, diesmal in Dübendorf in der Schweiz. Sie stellten mit 16 940 Metern (geometrische Messung, barometrisch 16 201 Meter) einen neuen Weltrekord auf.

... vor 50 Jahren

Stans, Schweiz, 2. Mai 1951: Die Entwicklungsarbeiten am PC-6-STOL-Flugzeug wurden 1957 aufgenommen. Nach einer einjährigen Studie präsentierte Henry Fierz, der damalige technische Leiter von Pilatus, die Entwürfe des Pilatus Commercial Nr. 6 (PC-6), dem er den Namen «Porter» gab. Trotz des anfänglichen Erfolgs war klar, dass der Porter mit den Lycoming-Triebwerken von 340 respektive 350 PS an der Leistungsgrenze war. Die zu dieser Zeit beste auf dem Markt erhältliche Propellerturbine war die französi-



Pilatus Porter PC-6.

sche Turboméca «Astazou II» mit 530 PS. Damit ausgerüstet, startete der PC-6/A Turbo-Porter am 2. Mai 1961 zu seinem Jungfernflug. Sämtliche Leistungen konnten markant verbessert werden. Den eigentlichen Durchbruch schaffte der Turbo-Porter 1964, als er mit dem zuverlässigeren kanadischen PT6A-6A-Triebwerk von Pratt & Whitney ausgerüstet wurde und dann die Bezeichnung PC-6/B erhielt.

Grosse Bedeutung hatte ab den frühen 70er Jahren die Arbeitsluftfahrt. Firmen setzten während vieler Jahre neben anderen Flugzeugtypen auch PC-6-Maschinen mit Sprayausrüstung ein. Das Ziel war die Realisierung von verschiedenen Pflanzenschutz-Projekten, besonders in Indonesien, aber auch in Amerika. Ihr Operationsgebiet liegt vorwiegend in der Dritten Welt, oft in Wüstengebieten. Etliche Porter wurden mit Schwimmern ausgerüstet. Neben Versorgungsflügen für die Erdölindustrie stehen Porter auch immer wieder im humanitären Einsatz für das Rote Kreuz, die UNO und weitere Organisationen.

Seit 1967 setzt auch die Luftwaffe der Schweiz auf diesen Flugzeugtyp. Bis heute wurden mehr als 500 Porter gebaut. Davon existieren noch ungefähr 300 Stück.

... vor 40 Jahren

Dallas, Texas, USA, 18. Juni 1971: Southwest Airlines nahm den Flugbetrieb mit drei Boeing 737-200 auf. Dieser Betriebsstart hatte eine ziemlich lange Vorgeschichte. Die Airline wurde im März 1967 als Air Southwest Inc. von Herbert D. Kelleher und dem texanischen Geschäftsmann Rollin King gegründet. Durch die zur damaligen Zeit geltende strikte Regulierung des inneramerikanischen Luftverkehrs durch die US-Luftfahrtbehörde und durch Einsprüche gegen die Betriebsaufnahme durch die grossen US-Fluggesellschaften (American Airlines, United Airlines, Eastern Airlines und Delta Airlines), die damals den inneramerikanischen Markt beherrschten, verzögerte sich die Betriebsaufnahme der neuen Fluggesellschaft um vier Jahre. Im März 1971 erfolgte die Umbenennung von Air Southwest Inc. in Southwest Airlines. Am 18.



Vielversprechender Start der Southwest Airlines.

Juni 1971 wurde schliesslich der Flugbetrieb zwischen Dallas, Houston und San Antonio mit drei Boeing 737-200 aufgenommen. Heimatflughafen ist seit 1971 Dallas Love Field in Dallas, Texas. Bis 1978 wurden nur Städte innerhalb des Bundesstaates Texas angefliegen, ab 1979 folgte die Ausdehnung nach Louisiana, New Mexico, Oklahoma, Arizona, Nevada und Kalifornien. Unterdessen betreibt Southwest eine Flotte von 548 Flugzeugen und hat 108 Maschinen geordert. Im Herbst 2010 übernahm Southwest den Konkurrenten AirTran für 1,4 Milliarden US-Dollar. Unterdessen ist Southwest Airlines die grösste US-amerikanische Billigfluggesellschaft. Gemessen an den Passagierzahlen ist sie (hinter Delta Air Lines) die zweitgrösste Fluggesellschaft der Welt.



Shuttle Columbia STS-1.

... vor 30 Jahren

Kennedy Space Center, Florida, USA, 12. April 1981: Als die US-Raumfähre Columbia zu ihrem ersten Flug ins All abhob, hatte sie mehr als nur ihre Nutzlast geladen. Auf dem ersten Shuttle-Flug in der Geschichte der Raumfahrt trug die Raumfähre die Erwartungen und Hoffnungen einer ganzen Nation.

Mit der Columbia wollte die NASA ein neues Kapitel in der Geschichte der Raumfahrt aufschlagen. Amerika hatte fast sechs Jahre lang keinen Menschen mehr ins All geschossen. Erfolge im Weltraum vermeldeten nur die Sowjets. Nun sollten Astronauten mit wiederverwendbaren Shuttles ins All fliegen. Und gleich bei der ersten Erprobung des neuen Fluggeräts im Orbit waren Menschen an Bord.

Vom «kühnsten Testflug der Geschichte» sprach die US-Weltraumbehörde NASA. Das ganz in Weiss lackierte Gefährt auf Startplatz 39A des Kennedy Space Center sollte die Amerikaner im «Space Race» mit der Sowjetunion wieder in Führung bringen. Das Hauptziel des Fluges war die Überprüfung der gesamten Flugsysteme. Diesen Test bestand die Columbia hervorragend. Im Gegensatz zu vorhergehenden bemannten Raumfahrtprojekten wie beispielsweise Mercury, Gemini und Apollo, bei denen mindestens ein unbemannter Testflug durchgeführt wurde, hat man beim Space-Shuttle-Programm darauf verzichtet. Zwar wurden viele Systeme zuvor einzeln überprüft, aber es gab keinen Flug, bei dem das Zusammenspiel aller Systeme getestet wurde. So stellte dieser erste Space-Shuttle-Flug ein Novum in der bemannten Raumfahrt dar und bedeutete gleichzeitig ein erhöhtes Risiko.

... vor 20 Jahren

Phu Toey, Suphanburi, Thailand, 26. Mai 1991: Ein Airliner des Typs Boeing 767-300ER mit dem Namen «Mozart» startete um 23.02 Uhr Ortszeit am Flughafen



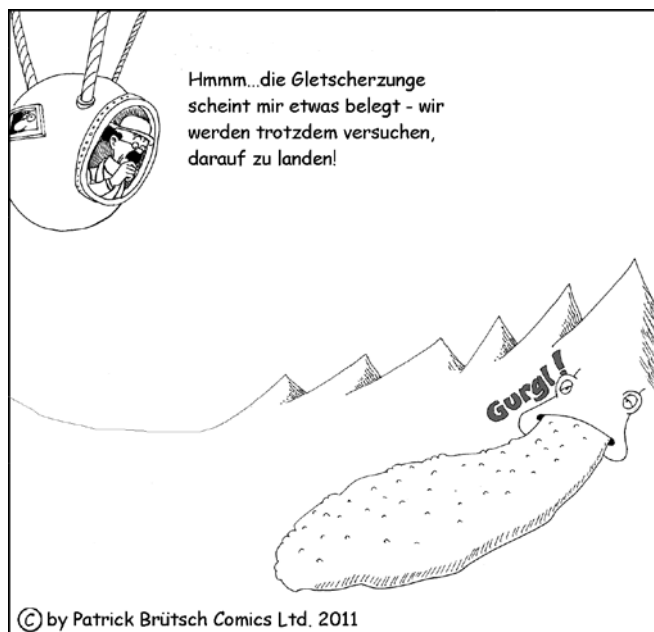
Triebwerk der Lauda Air 767-300.

fen Bangkok Don Mueang. An Bord befanden sich 213 Passagiere, hauptsächlich Österreicher, Deutsche, Schweizer, Franzosen und Chinesen sowie zehn Crew-Mitglieder. Captain war Thomas John Welch (48) mit zirka 11 700 Flugstunden. First Officer war Josef Thurner (41) mit 6500 Flugstunden.

Knapp sechs Minuten nach dem Abheben bemerkte Thurner eine optische Warnung, die auf eine möglicherweise bevorstehende Aktivierung der Schubumkehr hinwies. Viereinhalb Minuten diskutierten Welch und Thurner über diese Anzeige, währenddessen Thurner

auch im Handbuch nachlas, wie man auf diese Anzeige reagieren solle. Da dort jedoch vermerkt war, dass kein Eingreifen notwendig sei und die Anzeige selbstständig erlosch, schenkten die Piloten der Anzeige keine weitere Aufmerksamkeit.

15 Minuten nach dem Start öffnete sich jedoch die Schubumkehr am linken Triebwerk der zweistrahligen Maschine. Dieses wurde sofort auf Leerlauf geschaltet, dennoch führten der plötzliche einseitige Schubverlust und weitere aerodynamische Effekte zum Strömungsabriss. Aus 24 700 Fuss, was ungefähr 7500 Metern entspricht, stürzte die Boeing 767 zirka sechs Kilometer von der thailändischen Ortschaft Phu Toey entfernt ab. Im Sturzflug brachen innerhalb von Sekunden Leitwerk und Tragflächen ab, der Rumpf brach mutmasslich unmittelbar darauf auseinander.



Pilatus PC-12.

... und nochmals vor 20 Jahren

Stans, Schweiz, 31. Mai 1991: Ende der 80er Jahre entwickelten die Pilatus-Flugzeugwerke in Stans einen neuen Flugzeugtyp, den Pilatus PC-12. Im Oktober 1989 kündigte man anlässlich einer NBAA-Ausstellung diese Entwicklung an. Der Roll-out erfolgte am 1. Mai 1991, und bereits 30 Tage später hob die PC-12 zu ihrem Erstflug ab.

Die Pilatus PC-12 ist ein einmotoriges Turboprop-Mehrzweckflugzeug des schweizerischen Flugzeugherstellers Pilatus Aircraft mit STOL-Eigenschaften und kann von unbefestigten Pisten aus operieren. Es stellt den gelungenen Versuch des Unternehmens dar, ein einzelnes, leistungsstarkes Turboprop-Triebwerk mit einer geräumigen Zelle zu verbinden. Es eignet sich für ein weitgefächertes Einsatzspektrum. Im Juli 2010 lieferte Pilatus das 1000. Exemplar aus, weitere 200 sind bestellt. Heute werden fast 80 Prozent der PC-12 in einer Executive-Version ausgeliefert. ●

On The Air ...

Text: Zbigniew Bankowski

LOCAL NEWS ...

Zwischen Dezember 2009 und Mai 2011 investierte EasyJet in der Schweiz rund 300 Millionen Franken. Die Gesellschaft konnte ihre Passagierzahlen ab den drei grössten Schweizer Flughäfen insgesamt um 13,7 Prozent steigern und verzeichnete mit insgesamt 6,6 Millionen Fluggästen einen spürbaren Anstieg ihrer Aktivitäten in der Schweiz. Für die beiden Schweizer Basen von EasyJet bedeutet dieser Anstieg im Detail 9,3 Prozent mehr Flüge ab Genf und einen Zuwachs von 4 auf 4,3 Millionen Passagiere sowie 18 Prozent mehr Flüge ab Basel und einen Zuwachs von 1,6 auf 1,9 Millionen Passagiere. Die Airline erreicht nun Marktanteile von 36 Prozent in Genf und 45 Prozent am EuroAirport. Ab der Schweiz bietet EasyJet 83 Flugrouten an, wovon 19 im Jahr 2010 eröffnet wurden. Diese Entwicklung wurde aufgrund des Einsatzes von vier zusätzlichen Flugzeugen möglich, wodurch die Flugzeugflotte in der Schweiz nunmehr 19 Airbus A319/A320 umfasst.

Für Mai ist bereits die Inbetriebnahme einer weiteren Maschine in Genf angekündigt, um damit die neuen Strecken nach Mykonos und Santiago de Compostela bedienen zu können.

Following last month's report about the **Swissair** brand and the three-year-deal between Hopscotch Air and Swiss International Air Lines, you will find a picture in this edition.



The small Cirrus SR22 with the Swissair title.

WORLD NEWS ...

The emergence of the Airbus A320neo poses serious questions about the future of **Bombardier's** small airliner, the **CSeries**. Celebrations by Airbus over securing Virgin America as the launch customer for the A320neo and a pledge by Indian carrier Indigo for 150 aircraft are underpinned by uncertainty over where these developments leave Bombardier CSeries. Airbus is pledging up to a 15 percent fuel burn improvement on the A320neo, while the CSeries, powered by the Pratt & Whitney PW1500G geared turbofan, promises 20 percent less fuel consumption versus current aircraft models. The CSeries put Airbus on the defensive almost a year ago, before the A320neo's launch, after Frontier Airlines' parent Republic Airways Holdings ordered 40 of the 138-seat CS300 aircraft. But CSeries have remained stuck at a total of 90 since Republic's deal in February 2010. But declarations that the A320neo is the death knell for the CSeries are likely to be premature as Virgin America and Indigo are existing Airbus customers. All eyes are now turned to Delta Air Lines to bolster the CSeries orderbook. The carrier is evaluating options for up to 200 narrowbody replacements, and the request of proposal Delta sent to airframers targets small, medium and large narrowbodies.

Airbus verbuchte im Jahr 2010 neue Aufträge über 644 Flugzeuge, wovon allerdings 70 Stornierungen abzuziehen sind. Es bleiben 574, die sich aus 416 A32X, 63 A330/A340, 32 A380 und 63 A350XWB zusammensetzen. Im Vorjahr lagen die Zahlen bei 310 brutto beziehungsweise 271 netto. Mit einigen Grossaufträgen zum Jahresende (Virgin America, LAN, Chinesen) konnte man die Marke von 10000 verkauften Flugzeugen überschreiten und Boeing mal wieder überflügeln ... **Boeing** konnte brutto 625 Flugzeuge verkaufen (Vorjahr 263), macht allerdings bei 95 Stornierungen netto 530 (Vorjahr 142). Konkret: 508 (-22 storniert) B-737, 1 (-2) B-747, 3 B-767, 76 (-30) B-777 und 37 (-41) B-787.

Ausgeliefert wurden von Airbus 510 Jets (ein neuer Rekord) gegenüber 498 im Vorjahr. Boeing lieferte 462 Maschinen. Im Vorjahr waren es 481. Da hatte man jetzt mit mehr geplant, denn schliesslich sind diverse B-787 und B-747-8 schon produziert. Aber bekanntlich sind beide Programme weiter verspätet. Im Everett stapeln sich die Dreamliner auf der Rampe.

A decision on whether to produce a larger or smaller version of the **Sukhoi Superjet 100** will be made by the time of the Paris Air Show in June, but the Russian manufacturer is leaning towards a stretched version. This version would have between 100 and 130 seats. Sukhoi has 10 aircraft in production and plans to produce 14 Superjet in 2011. In two to three years, the production rate will increase towards 40 or 50 aircraft a year, rising later to 60 or 70. It was all champagne and backslapping in Venice (Italy) as Superjet International, the Alenia Aeronautica/Sukhoi joint venture that markets the Russian-built Superjet 100 regional jet to Western customers, celebrated a sale to Mexican low-cost carrier Interjet, which signed a firm order for 15 aircraft, plus five options. But a close inspection of Superjet International's latest orderbook reveals that past firm orders from Western customers have been quietly falling by the wayside. Take, for example, the firm order



The first Sukhoi 100 has been delivered to Armavia (Armenia).

in 2007 from Alenia's compatriot, Itali Airlines, for 10 Superjets plus 10 options. The Italian carrier was touted at the time as being Superjet's Western launch customer, but it is nowhere to be seen on the latest list of firm customers. Ditto for Switzerland's Asset Management Advisors, previously down to take five Superjets, but now off the books. And as for Hungarian carrier Malev's letter of intent for up to 30 Superjet 100s, it is frozen. And the sales campaign had already suffered the huge faux pas that led Sukhoi to hastily withdraw an annual report that listed a firm order for 20 Superjets from Alitalia. The fictitious deal had, the manufacturer admitted, been reported erroneously ...

The schedule for the **Boeing 787 Dreamliner** has been revised for the seventh time, and first delivery to ANA is now due in the third quarter this year. On January 19, the first production B-787-881 for ANA (the ninth B-787, and seventh to fly) made its first flight. This aircraft will be used in the test program, mostly for ETOPS validation work. Meanwhile, the **Boeing 747-8** program is also running three years late, and delivery of the B-747-8F is not expected until the second half of the year. Official rollout of the B-747-8 Intercontinental was in mid-February, with the first flight by the end of March. Boeing says it will deliver between 25 and 40 Dreamliners and B-747-8s in 2011, equally divided between the two types.

Long-stalled plans to modernize Russia's venerable **Ilyushin Il-76** transport are set to begin this year with the maiden flight of the Il-476 upgrade. It constitutes a modernization of the Il-76MD transport that is currently in service mainly with the Russian Air force. The upgrade has been motivated by the need to increase the range and the payload of the aircraft and improve its operating economics. The upgrade will include a new lighter wing and more powerful Perm engines instead of the NPO Saturn. The payload will be increased to 60 from 50 tons. The Il-476 will also receive new digital Kupol-3-system with satellite navigation and a glass cockpit.



The upgraded Ilyushin IL-76 should fly this year as an IL-476.

CRASH NEWS ...

Die uralte (1959) **Convair 340**, die von der Kestrel Inc. für Fresh Air betrieben wird, war gerade auf dem Flughafen Cyril E King in St. Thomas (US Virgin Islands) gestartet, da meldete der Pilot ein Motorfeuer. In einer weiten Kurve kam der Prop wieder zum Flughafen zurück. Zwar wurden die Flammen noch in der Luft gelöscht, aber der Brand hatte eine hydraulische Leitung beschädigt, die unter anderem die Radbremsen wirkungslos machte. Die Piloten mussten nach dem Aufsetzen die Convair von der Piste lenken, um anzuhalten. Verfangen im Flughafenzaun und quer über eine Autostrasse hinweg endete schliesslich die Fahrt.

Beim Start der **Fokker 27** auf der nur 1500 Meter langen Startbahn des innerstädtischen Flughafens Nairobi-Wilson in Kenia gab es ein unerwartetes technisches Problem, das die Piloten zum Startabbruch zwang. Hierbei schoss die betagte Turboprop-Maschine (Baujahr 1976) einen Steinwurf über das Pistenende hinaus und blieb mit abgeknicktem Bugrad in einer Maniokplantage liegen. Die Fokker befand sich auf einem Trainingsflug nach einem Werftaufenthalt.

Der von der spanischen Firma **Fightline** ausgeliehene Metroliner absolvierte an einem Morgen einen Linienflug für Manx2 von Belfast nach Cork mit zwölf Personen an Bord. Am Zielort herrschte dichter Nebel. Zwei Landeanflüge auf die Bahn 17, gefolgt von der Gegenbahn 35, mussten bereits wegen Nebels abgebrochen werden. Der Pilot wollte aber einen dritten Landeversuch auf die Bahn 17 unternehmen. Hierbei verfehlte er die Runway, überschlug sich und kam brennend auf der Grasnarbe zum Stehen. Beide Piloten sowie vier Passagiere starben, die anderen sechs überlebten. Für den Unglückspilot war es sein erster Flug als verantwortlicher Kommandant.

In **Pekanbaru** (Indonesien) kam es innerhalb von zwei Tagen zu zwei sehr ähnlichen Zwischenfällen bei Lion Air (Indonesien). Eine B-737-900 rutschte am 13. Februar über das Ende der regennassen Bahn 36 hinweg und blieb mit leichten Beschädigungen im Morast stecken. Nur 48 Stunden danach ereignete sich ein identischer Vorfall. Erneut war eine B-737-900 betroffen. Auch hier war die Landebahn 36 durch Nässe rutschig geworden. Mit 2,2 Kilometern Länge ist sie für ein voll besetztes Flugzeug dieses Musters relativ kurz. Die indonesischen Behörden entzogen der B-737-900 daraufhin die Landeerlaubnis in Pekanbaru.

SHORT NEWS ...

Launch customer für den **Airbus 320neo** mit neuen Triebwerken ist die **Virgin America**, die ihren Vorvertrag über 30 A320 sowie 30 A320neo bestätigte. Die A320neo-Lieferungen sollen 2016 beginnen.

Der nächste **A320neo**-Kunde wird vermutlich die indische Indigo, die Anfang Januar einen Vorvertrag über weitere 180 Flugzeuge der A320-Familie bekanntgab. Davon sollen 150 von der neuen Variante sein. Aus ihrem früheren Auftrag über 100 A320 hat **Indigo** allerdings bis heute gerade erst etwa 40 übernommen.

EasyJet wandelte 15 A320-Optionen in Festbestellungen um. Insgesamt hat EasyJet damit 172 A319 und 70 A320 bestellt.

Diverse Internet-Seiten berichten, dass **SLO Ros-siya** Regierungsstaffel Mitte 2011 einen Airbus 319CJ erhält. Neben den Tupolevs und Ilyushin fliegen dort ja schon zwei Falcon 900X.

Die zehn A350XWB-900 der chinesischen Einkaufsbehörde CAS wurden bereits der **Air China** zugeordnet.

ANA wandelte 15 ihrer 55 bestellten B-787-8 in B-787-9 um. In der Inlandversion soll die 9er-Version für 400 Passagiere eingerichtet werden. Der Wechsel vom Original-Dreamliner auf die längere Version wird scheinbar recht populär, nachdem dies kürzlich schon Air China und Vietnam Airlines gemacht haben.

Asiana Airlines aus Südkorea hat einen Festauftrag über sechs A380 erteilt und ist damit neuer Kunde des Airbus-Flaggschiffs geworden. Die Airline will die A380 in einer Dreiklassenkonfiguration für 525 Passagiere nach Europa und den USA einsetzen. Mit diesem Auftrag hat Airbus 240 Bestellungen von 18 Kunden für die A380 erhalten.

China Eastern hat den Kauf von 50 Airbus A320 bekanntgegeben. Der Bestellwert beträgt nach Listenpreis rund 3,2 Milliarden Dollar.

Embraer hat von der **Lufthansa** eine weitere Order für acht Embraer 195 erhalten. Die neuen Flugzeuge sind in erster Linie für die Partnergesellschaften von Lufthansa Regional bestimmt. Dazu gehören Air Dolomiti, Augsburg Airways, CityLine, Contact Air und Eurowings. Die Lufthansa wird damit zum grössten E-Jet-Betreiber in Europa.

Comlux baut ihre Businessjet-Flotte weiter aus und bestellt bei Bombardier, zwei Langstreckenjets des Typs Global 7000, die 2016 zur Auslieferung kommen sollen. Das in Zürich ansässige Unternehmen setzt derzeit zwölf Einheiten der Modelle Challenger und Global des kanadischen Herstellers ein.

Die **Lufthansa** bestellte 25 A320neo und fünf A321neo zur Lieferung ab 2016, und orderte auch fünf B-777F zur Lieferung ab 2013. Es scheint noch nicht geklärt, ob diese Flieger zu Aerologic gehen (die schon acht B777F im Einsatz hat) oder zu Lufthansa Cargo als Ersatz für die ältesten der 18 MD-11-F.

Die **Leasinggesellschaft ILFC** ist wieder richtig im Geschäft und schloss einen Vorvertrag über gleich 100 Airbus A320neo. Gleichzeitig stornierte ILFC allerdings ihre zehn A380. ILFC gab auch 33 B-737-800 zur Lieferung ab 2012 in Auftrag. Aktuell hat ILFC zwar 104 wide-body (B-787 und A350XWB) bestellt, aber an kleineren Flugzeugen nur noch neun B-737-800. Seit 1978 hat ILFC insgesamt nun 463 B-737 aller Serien bestellt.

Turkish Airlines bestellte schon wieder weitere zehn A321 zur Lieferung ab 2013. Ausserdem wurden noch drei A330-200F-Frachter und bei Boeing noch weitere 15 B-737NG zur Lieferung zwischen 2012 und 2015 in Auftrag gegeben.

Afriqiyah aus Libyen wandelte drei A320-Orders in drei A321-Bestellungen um. Die letzten beiden noch offenen A320 sind bereits produziert, aber wegen der Lage im Land noch nicht geliefert.

Cathay Pacific entschied sich für weitere zehn B-777-300ER zur Lieferung bis 2015. Die B-777-300ER-Flotte wird dann aus 46 Stück bestehen.

American Airlines wird die erste US-Fluggesellschaft mit B-777-300ER und bestellte drei Einheiten.

Die amerikanische **TransStates Holding** bestätigte ihren Vorvertrag über 50 Mitsubishi MRJ Regionaljets

(plus 50 Optionen). Einziger weiterer Kunde ist bisher die ANA-Gruppe für 15 Maschinen plus zehn Optionen.

Aegean Airlines und **Olympic Air** dürfen nicht fusionieren. Die EU sieht Wettbewerbsbeschränkungen in Griechenland. Die Griechen versuchen die Sache jetzt anders zu lösen: Olympic stellt diverse Europaflüge ein und gibt sechs A320 ab. Mehrere davon, wenn nicht alle, werden in Zukunft im wet-lease von Olympic in Aegean-Farben für Aegean betrieben ...

Sky Work Airlines aus der Schweiz hat grosse Ausbaupläne mit weiteren Strecken ab Bern. Es wurde bereits eine zweite Dornier 328 von Cirrus Airlines erworben. Ausserdem sind zwei Ex-Frontier-Dash 8-Q400 im Gespräch, die die bereits existierende werksneue Dash 8-Q400 ergänzen sollen.



Die Dornier 328 der Skywork mit der neuen Bemalung.

Die **Regionalgesellschaft Jetisfaction** hat ihre erst im Herbst 2010 mit einer Beech 1900 aufgenommenen Flüge von Münster/Osnabrück nach Zürich und Posen bereits im Dezember 2010 wieder eingestellt. Im Sommer soll es wieder losgehen, dieses Mal sogar mit einer ATR-42. Aus den anfangs angekündigten Linienflügen von Bremen, Hannover und Köln war nichts geworden.

Sevenair aus Tunesien hat ihren Namen in **Tunis Air Express** geändert. Die «Seven» bezog sich auf den 7. November 1987, den Amtsantritt des kürzlich weggejagten tunesischen Staatspräsidenten.

ANA (All Nippon Airways) gründet zusammen mit Investoren aus Hongkong eine Low-Cost-Airline, die von Osaka-Kansai fliegen soll. Die Flotte wird aus zehn werksneuen Airbus A320 bestehen. Interessant, weil ANA selbst die A320 gerade ausmustert und durch B737NG ersetzt. Allerdings zieht sich der Prozess schon wesentlich länger hin als einmal geplant, und die ersten vier ANA B737-800 stehen teilweise seit 15 Monaten ungenutzt in der Halle. Das liegt allerdings an den Problemen mit dem japanischen Sitze-Hersteller Koito.

Qantas sicherte sich weitere 27 Flugzeuge, die über die bisherigen Pläne hinaus bis 2013 zur Flotte stossen sollen. Dabei sind zehn (ex Mexicana) Fokker 100 für die soeben erworbene Network Aviation, zwei weitere B717 für Qantas Link, zehn weitere geleaste A320 für Jetstar sowie fünf zusätzlich gemietete B737-800. Dabei hat Qantas noch 44 von 70 bestellten A32X und 25 von 69 bestellten B737-800 offen. Reicht scheinbar nicht aus ... ●

WOHNEN AM WALDRAND

An **besten Wohnlage**, dem Quartier Schatz, in Bassersdorf bieten wir in einem Dreifamilienhaus zwei schöne und grosszügige **5.5-Zimmer-Eigentumswohnungen** (151m²) an. Die Wohnungen verfügen über viel Platz zum Wohnen und Arbeiten. Das Grundstück liegt an **sonniger Südwestlage** mit Sicht ins Grüne und die Talebene.

PREIS:

Fr. 1'250'000.- inkl. Keller, eigene Waschküche,
1 Garagenplatz inkl. Vorplatz, 1 Parkplatz im Freien

Unterlagen zum Projekt können bei uns angefordert werden. Wir stehen Ihnen gerne für eine unverbindliche Besprechung des Projektes zur Verfügung.

andrea angliker ag

Marktgasse 15, 8302 Kloten

Telefon +41 44 804 34 34, info@andreaanliker.ch



66. IFALPA-Jahreskonferenz in Chiang Mai

Pilotenvereinigungen aus aller Welt trafen sich vom 7. bis 11. April 2011 in Thailand zur jährlichen Zusammenkunft. Es wurde über die getätigten Arbeiten Bilanz gezogen und das nächste Jahr vorbereitet. Der US-Amerikaner Don Wykoff wurde als neuer Präsident der IFALPA gewählt.

*Text: Michael Kuhn, Captain A320,
Spezialist Aussenbeziehungen*

«Wer geht da eigentlich hin und vor allem warum?», werden sich einige von Euch fragen. IFALPA bedeutet «International Federation of Airline Pilots Association», und sie ist ein Zusammenschluss von Pilotengewerkschaften rund um den Globus. Diese Art der Zusammenführung von gleichen Interessen in einer Organisation kann schon fast als einzigartig bezeichnet werden. Die IFALPA sieht sich einerseits als Interessenvertreterin einzelner Pilotengewerkschaften mit dem Ziel, als grosse Institution Partikularinteressen zusammenzuführen, wo dies sinnvoll ist. Andererseits wirkt sie als Gegenpol zur Industrie. Vor allem geht es darum, auf sich abzeichnende Industriestandards frühzeitig Einfluss zu nehmen, damit die Arbeit der Piloten sowie deren Bedingungen berücksichtigt werden.

Reunion in Thailand

Ein Jahr mit vielen Aktivitäten und viel Arbeit innerhalb der IFALPA und den diversen regionalen Gruppen wurde an der Jahreskonferenz in Thailand beendet. So beschäftigten sich Spezialisten aus den Gebieten Africa, Middle East, Asia Pacific, Caribbean, South America, Europe und North America mit Themen wie IND (Industrial Affairs), ATS (Air Traffic Services), ADO (Aircraft Design Operation), HUP (Human Performance) und AAP (Accident Analysis & Prevention), um nur einige zu nennen.

Der thailändische Pilotenverband hatte die über 100 Verbände weltweit zur jährlichen Konferenz nach Chiang Mai eingeladen. Anwesend aus der Schweiz waren Rudolf Bossert als Vorstandsmitglied der AEROPERS und Michael Kuhn, Spezialist Aussenbeziehungen. Vorgelagert dem Meeting fand das Treffen der ASAP (Association of Star Alliance Pilots) statt. Dieses in sich abgeschlossene Meeting dauerte auch zwei Tage. Rudolf Bossert hat die AEROPERS dort vertreten.

Am ersten Tag der Konferenz wurde erstmals das Global Pilot's Symposium durchgeführt. Da wurden während eines Tages zu verschiedenen Themen Podiumsdiskussionen abgehalten und moderiert. Themen wie «The Gulf Carrier Revenue Dynamic» oder «Flight and Duty Time Limitations» wurden mit Teilnehmenden aus der Airline-Branche, die Management-Funktionen innehaben, diskutiert. Ein sehr spannender Tag.

Königliche Ehre

Am Abend war die offizielle Eröffnung der IFALPA-Konferenz. Der Gouverneur der Region Chiang Mai begrüsst uns und hiess uns herzlich willkommen. Am nächsten Morgen verlasen der scheidende IFALPA-Präsident Carlos Limon und die sieben Exekutive Vice Pre-

sidents ihre Jahresberichte 2010. Am Nachmittag wurden die Piloten dieser Welt vom thailändischen König und seiner Gattin begrüsst. Crown Prince Maha Vajiralongkorn and Princess Sri Rasmi waren extra wegen der IFALPA nach Chiang Mai gereist.

Weiter wurden in den verschiedenen Committees die Traktanden bearbeitet. Der darauf folgende Tag begann mit Workshops in den jeweiligen Spartenverbänden. Das heisst, wir trafen uns mit unseren europäischen Kollegen, die in der ECA (European Cockpit Association) eingebunden sind. Das Hauptthema dort waren die neuen Flight Time Limitations, die von der EASA (European Aviation Safety Agency) als Richtlinie herausgegeben werden. Am Nachmittag wurden wir von diversen Herstellern über zukünftige Neuerungen in der Luftfahrt informiert.

Am Abend fand das Galadiner mit Ehrungen und einer traditionellen thailändischen Unterhaltung statt. Am Sonntag wurden wir vom thailändischen Pilotenverband zu einer Elefantfarm eingeladen. Die Erfahrung zeigte, dass das Pilotieren eines Elefanten noch erweiterte Kompetenzen erfordert.

Am Montag, dem letzten Tag des IFALPA-Meetings 2011, standen Wahlen an. Unter anderem wurde der Nachfolger von Carlos Limon gewählt. Der neue Präsident kommt aus den Vereinigten Staaten und heisst Don Wykoff.

Es waren interessante Tage in Chiang Mai, und ich habe einige neue und spannende Kontakte schliessen können. Die Jahreskonferenz der IFALPA ging zu Ende, übrigens schon die 66., und die Arbeit geht weiter. Es ist von enormer Wichtigkeit, dass sich alle Piloten der Bedeutung der IFALPA für unsere Arbeit bewusst sind. Schaut beim nächsten Surfen im Web mal auf die hochspannende Homepage www.ifalpa.org und erzählt im nächsten Flug Eurem Kollegen davon! •



Gruppenbild vom IFALPA-Vorstand mit dem Kronprinzen Maha Vajiralongkorn.

Der Aero-Club als Dachverband der Allgemeinen Luftfahrt der Schweiz

Thomas Hurter ist der neue Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz. Er ist überzeugt, als Nationalrat die Interessen der allgemeinen Luftfahrt mit direkten Kontakten in Bern gut wahrnehmen zu können.

*Text: Thomas Hurter, F/O A340,
Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz*



Am 19. März 2011 durfte ich das Steuer des Aero-Clubs der Schweiz übernehmen. Ich freue mich, den wichtigsten Dachverband der allgemeinen Luftfahrt, der Leichtaviatik und des Luftsports der Schweiz übernehmen und in die Fussstapfen meines Vorgängers Beat Neuenschwander treten zu können. Der Verband, der nun 110 Lebensjahre hinter sich hat und rund 23 000 Mitglieder vereint, hat sich in den letzten Jahren kompetent und erfolgreich für die allgemeine Luftfahrt eingesetzt.

Der Aero-Club der Schweiz ist ein nationaler Verband der Aviatik, der verschiedene Sparten und Regionen vertritt. Er vertritt die fliegerischen Interessen bei nationalen Behörden, im internationalen Weltluftsportverband, fördert den Breiten- und Spitzensport sowie das Interesse der Jugend an der Aviatik und anderes mehr. Als neuer Präsident möchte ich mich dafür einsetzen, dass wir diese unterschiedlichen Interessen unter einem Dach behalten können und uns gemeinsam für die allgemeine Luftfahrt in der Schweiz engagieren. Der Druck wird weiter zunehmen, besonders in den Bereichen Luftraumbewirtschaftung, Flugsicherung, Flugplätze und Regelungsdichte. Die «Luftfahrtgesellschaft» in der Schweiz ist zu klein, als dass jede Sparte oder Region ihren eigenen Weg gehen kann. Nur gemeinsam werden wir erfolgreich sein und auch in Zukunft unsere «Wiege der Luftfahrt» fördern und erhalten können. Genau wie die AEROPERS muss auch der Aero-Club viele Interessen unter einen Hut bringen und sich dabei auf die wichtigsten Ziele konzentrieren, wobei das für die allgemeine Luftfahrt Essentielle im Mittelpunkt stehen muss.

Aviatische Interessen in Bern vertreten

Da meiner Ansicht nach in Zukunft die Politik in der Luftfahrt eine stärkere Rolle spielen wird, ist es wichtig, einen möglichst direkten Link ins Bundeshaus zu haben. Dabei geht es nicht nur darum, «Lobbyismus» zu betreiben, sondern insbesondere den direkten Kontakt zu pflegen. Viele der Amtsstellen und Ansprechpersonen sind in der Bundeshauptstadt vertreten. In der Vergangenheit hat es sich öfters bewährt, wenn mit den zuständigen Stellen im direkten Gespräch offene Fragen oder Punkte geklärt wurden. Selbstverständlich erhoffe ich mir dadurch auch eine verstärkte Wahrnehmung des Aero-Clubs der Schweiz und damit der allgemeinen Luftfahrt. Als Parlamentarier stelle ich fest, dass aviatische Interessen in Bern generell verstärkt

zur Kenntnis genommen werden und die Luftfahrt wieder einen höheren Stellenwert bekommen hat. Nun gilt es, auch der allgemeinen Luftfahrt vermehrt Gehör zu verschaffen, denn sie bildet ja die Grundlage der Aviatik. Bei den meisten jungen Menschen wird das Interesse für einen aviatischen Beruf oft durch einen ersten Kontakt mit der allgemeinen Luftfahrt und damit auch mit dem Aero-Club geweckt. Jeder Airline-Pilot hat einmal «klein» angefangen. Und noch heute ist die Jugendförderung eines der Hauptanliegen des Aero-Clubs. Es ist deshalb wichtig, dass auch die allgemeine Luftfahrt ihren gebührenden Platz in der Schweiz hat, auch wenn dies nicht immer überall geschätzt wird. Die Bevölkerung, aber auch die zunehmend Kosten optimierenden Unternehmen in der Schweiz müssen die Bedeutung und den Wert der allgemeinen Luftfahrt vermehrt anerkennen. Die regulierenden Behörden sind gefordert, wo möglich, pragmatische Lösungsansätze zu verfolgen. Der Aero-Club wird sich auch für diese Anliegen einsetzen.

Sicher ist es auch für die Swiss von Vorteil, einen Vertreter aus den eigenen Reihen im Aero-Club zu wissen. Kenntnisse der internationalen sowie allgemeinen Luftfahrt helfen, Lösungen im dichten Luftraum oder in den Diskussionen um die Flugplätze und Flughäfen zu finden. Selbstverständlich ist es wie immer auch ein Geben und Nehmen, und nicht jeder Gewinn kann monetär definiert werden. Ich freue mich auf meine neue Aufgabe und bin stolz, einen starken Verband übernehmen zu dürfen, der sich für die allgemeine Luftfahrt in der Schweiz einsetzt. Es lohnt sich! •



Eintritte

Thomas Blaser



Schon früh entwickelte sich meine Faszination für die Fliegerei, und es war mir lange klar, Linienspilot werden zu wollen. Doch der Weg dorthin gestaltete sich keinesfalls gradlinig. Nach dem Gymnasium an der Bündner Kantonsschule in Chur absolvierte ich zunächst den obligaten und anschliessend auch den fakultativen Militärdienst im Tessin. Daraufhin lernte ich ein erstes Mal die Fliegerei kennen und arbeitete während drei brisanten Jahren als Flight Attendant bei der Swissair und daraufhin auch bei der Swiss. Das folgende Sekundarlehrerstudium an der Pädagogischen Hochschule in Zürich brachte mich wieder in die Schulzimmer zurück. Ich unterrichtete an der Oberstufe in Chur einen Klassenzug in den naturwissenschaftlichen Fächern sowie in Englisch. Zusammen mit den Schülern, die in die Berufslehre wechselten, entschied ich mich ebenso für eine neue Herausforderung, die ich im Swiss-Cockpit gefunden habe. Mittlerweile bin ich Wahl-Glarner und habe Mollis zu meinem neuen Daheim gemacht. In der freien Zeit trifft man mich oft draussen an, sei dies beim Wintersport auf der Piste, auf einer Velotour oder Wanderung. Ich freue mich nun auf viele spannende Begegnungen im Cockpit.

Bis bald, Thomas

Björn Dettwiler



Aufgewachsen im Baselland, wohnte ich zehn Jahre in Lausanne, wo ich das Maschinenbaustudium an der ETH Lausanne (EPFL) anfang. Nach Abschluss der Ausbildung an der EPFL zog es mich Richtung Norden zu meiner zweiten Heimat, Norwegen. Nach einem Jahr Zusatzstudium auf Spitzbergen war es an der Zeit, eine «richtige» Arbeit zu finden. Als Feldingenieur arbeitete ich dann vier Jahre lang in der Erdölindustrie in der Nordsee und in Indonesien. Der Bubentraum vom Fliegen liess mich während all dieser Zeit nie los. Daher war ich schon im Besitz des PPL, als ich erfuhr, dass die Swiss Piloten sucht. Nach der bestandenen Selektion zog ich zurück in die Schweiz. In meiner Freizeit reise ich gern, treibe Sport und bin in den Bergen anzutreffen. Ich freue mich jedes Mal auf das «Büro mit der schönsten Aussicht» und auf viele interessante Jahre mit Euch.

Herzliche Grüsse, Björn

Wurde auf Wunsch des Vorstellenden gelöscht.

Miguel Ramos



Geboren und aufgewachsen bin ich in Spanien und Deutschland. Den ersten Kontakt mit der Fliegerei hatte ich als Kind, da wir immer zwischen den oben genannten Ländern «gependelt» sind. Zudem befindet sich meine ehemalige Schule im Anflug der Piste 33 in Madrid (ca. DME 11), und ich habe in der Nähe der Wasserkuppe gewohnt, einem kleinen «Mekka» für Segelflieger in Deutschland. Meine Hobbys sind mit Freunden in den Bergen wandern, Snowboarden und Städtetrips. Angefangen habe ich als «Ab-Initio» bei der SAT. Meine Entscheidung, diesen Weg zu gehen, geniesse ich bis heute, und ich denke, dass ein Eintritt in die AEROPERS für uns alle ein Vorteil ist, und wir alle, wenn wir gut zusammenarbeiten, voneinander profitieren können.

Viele Grüsse, Miguel



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

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

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

Akupunkt Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox

Eintritte

René Schärli



Das wohl entscheidende Erlebnis war der Cockpit-Besuch auf meinem ersten Flug in die Ferien vor 14 Jahren. Ich war fasziniert von der Anzahl der Schalter, Anzeigen und Instrumente, mehr aber noch von den Piloten, die damit irgendwie den Weg nach Gran Canaria fanden. Der Wunsch, Pilot zu werden, war geboren. Meine Ausbildung zum Maschinenkonstrukteur mit technischer Berufsmatura konnte ich glücklicherweise im Flugzeugbau machen. Nach der Lehre rief mich der Dienst am Vaterland, wo ich als Durchdiener bei der Luftwaffe zehn Monate lang damit verbrachte, Jets zu putzen, zu betanken und bereitzustellen. Danach ging es für vier Monate über die zwei grossen Teiche auf die Aloha-Inseln, unter anderem, um meine Englischkenntnisse ein wenig aufzupolieren. Gleich danach startete das mehrmonatige Aufnahmeverfahren bei Swiss Aviation Training, das glücklicherweise dazu führte, dass ich im PK4/08 die Ausbildung zum Piloten beginnen durfte. Die Zeit neben LX verbringe ich gerne mit Schwimmen, Biken, Fotografieren und Wandern. Ich glaube, hier meine Erfüllung gefunden zu haben, und freue mich auf die Zeit mit euch.

Liebe Grüsse, René

Austritt

Felix Hug



Hejdå!
Vor elf Jahren habe ich meine Karriere als F/O A320 bei der Swissair begonnen. Nach dem Grounding studierte ich Maschinenbau und arbeitete als Ingenieur, bis ich Anfang 2007 wieder als F/O auf das angestammte Fluggerät zurückkehrte. Der eingeschlagene Weg konnte mich jedoch nicht überzeugen, und ich suchte Wege, mehr Flexibilität und Selbstbestimmung in mein Leben zu bringen. Seit meinem letzten Arbeitstag bei der Swiss sind rund vier Wochen vergangen. In der Zwischenzeit haben meine Frau Rahel und ich unser Haus geräumt, geputzt, unseren Mietern übergeben, sind 2600 Kilometer nach Norden gefahren und haben auf dem Campingplatz der schwedischen Universitätsstadt Umeå eine «Zwischenlandung» eingelegt. Hier in Umeå bin ich für den zweijährigen Masterkurs mit dem Titel «Computational Science and Engineering» eingeschrieben, der im Herbst beginnt. Wir haben uns für den Norden und für Schweden entschieden, weil wir die intakten und weitläufigen Landschaften Nordeuropas mit seinen intensiven Jahreszeiten lieben. Ich verbleibe mit guten Erinnerungen an die Fliegerei und wünsche jedem Einzelnen gutes Gelingen auf seinem Weg.

Viele Grüsse, Felix

Pensionierung

Beat Ebersold



Eintritt: 1.10.1978
Pensionierung: 30.4.2011
Total Flugstunden: 16 480 + Simulator + «echli» Büro

Karriere:
F/O: DC-9, B-747
CMD: F-100, A320, MD-11, A330/340

33 Jahre, es war eine schöne Zeit, leider viel zu schnell vorbei! Neben all den schönen Rotationen, den guten Kollegen und dem positiven Umfeld seit 2006 halt immer wieder getrübt durch die negativen Seiten des aktuellen GAV. Schade, dass die Geschäftsleitung den Zeitpunkt schon wieder verpasst hat, endlich die konstruktiven Ansätze und Visionen zu fairen Arbeitsbedingungen umzusetzen! Für die Zukunft wünsche ich Euch mit der Kadergewerkschaft AEROPERS alles Gute und viel Erfolg. Natürlich immer Nerven für eine sichere Operation, und möge es euch gelingen, die Freude am Fliegen nicht zu verlieren!

Mached's guet, tschüss zäme, Beat

Bücher auf meinem Nachttisch

Eine Augenoperation hat mich zwar anfangs daran gehindert, Bücher, die ich schon lange lesen sollte oder wollte, endlich auch nur anzulesen. Jetzt bin ich schon wieder in der Lage, längere Zeit zu lesen, darf aber (noch) nicht wieder fliegen und kann deshalb etwas an meinem Rezensions-Defizit arbeiten.

Text: Viktor Sturzenegger

33 Männer, lebendig begraben



Diese detaillierte Reportage zeigt anhand der Rettung der in der Mine San José verschütteten 33 Bergleute im letzten Jahr eindrücklich die Situation im chilenischen Bergbau.

Die Geschichte wurde zum Medienereignis und diente auch dem chilenischen Präsidenten Sebastián Piñera zur Profilierung.

Eingehend werden die einzelnen Bergleute vorgestellt, faszinierend immer wieder der Zufall, der mitspielt, ob jemand von einer Katastrophe betroffen ist oder nicht. Auch die an der Rettung beteiligten Verantwortlichen werden nachvollziehbar geschildert.

Die wirtschaftliche Situation bringt die Leute einerseits dazu, sich in einer maroden Mine der Lebensgefahr auszusetzen – sie ermöglicht andererseits auch das Entstehen einer Dynamik in den Gruppen, die Überleben sichern kann. Jeder trägt sein Teil dazu bei, und Einzelne behalten die Übersicht und zeigen Führungsstärke.

Nicht ohne Glück findet die Suchbohrung nach 17 Tagen die Eingeschlossenen – typisch südamerikanisch wird die letzte «Ablenkung» der Bohrspitze in 688 Metern Tiefe auf eine «Hilfe» zurückgeführt, wenn nicht gar als Wunder bezeichnet. Die Schläge schwerer Schraubenschlüssel auf das Bohrgestänge zeigten den Bohrenden, dass sie die Bergleute erreicht hatten. Ober- und unterirdisch wird aus wachsender Verzweiflung Euphorie.

Die Erfindung eines Telefontüftlers, Pedro Gallo, sorgte für die Möglichkeit, durch die dünne Suchbohrung mit den Eingeschlossenen die Verbindung aufzunehmen, die dann auch zum Medienereignis massgeblich beigetragen hat.

Interessant sind die Auseinandersetzungen zwischen Mario Sepulvéda, dem Anführer der Verschüt-

teten, und dem für die Verbindung zwischen Familienmitgliedern und Eingeschlossenen zuständigen Psychologen Alberto Iturra. «Super-Mario» drohte dem Psychologen mit Hungerstreik der Eingeschlossenen, falls er weiterhin die Post und Nachrichten, die in die Grube und von den Bergleuten an die Familien geschickt wurden, zensuriere. Es war Iturras Ansinnen, keine zusätzlichen Belastungen zu provozieren, also wurde auch einmal «vergessen», einen Brief zuzustellen, oder die Frontseite einer Zeitung mit einem Bericht über einen anderen Unfall in einer chilenischen Grube entfernt.

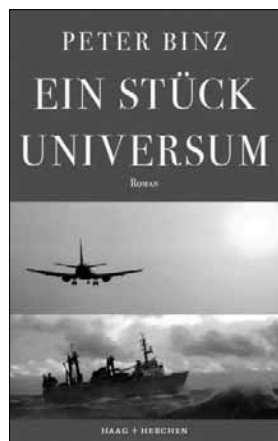
Aus den Medien wissen wir, dass die Rettung nach 69 Tagen klappte. Doch zeigt Franklin in seinem Buch die Hintergründe auf, wie sie meines Wissens so nirgendwo sonst greifbar sind.

Ein interessantes Buch.

Jonathan Franklin:

33 Männer, lebendig begraben, München 2011
ISBN 978-3-570-10094-3

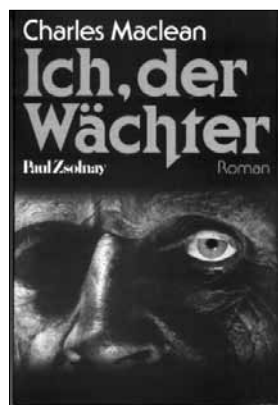
Ein Stück Universum



Ein Entwicklungsroman aus der Feder des pensionierten Swissair-Captains, dessen Protagonist Peter Lips als fliegender Arzt einiges in aller Welt erlebt. Ganz gelesen habe ich das Buch zwar nicht, aber die Geschichte ist durchaus lesenswert und könnte vor allem jungen Menschen gut gefallen. Peter Binz beschreibt phantasievoll ein Leben, das anders als das seine verläuft und dennoch im Fliegerumfeld stattfindet.

Peter Binz: *Ein Stück Universum, Hanau 2010*
ISBN 978-3-89846-610-3

Ich, der Wächter



Danke, Sonja Thut, dass Du mir die Lektüre dieses spannenden Werks ermöglicht hast. Es liegt schon lange auf meinem Nachttisch und sollte demnächst wieder in Deinem Postfach landen.

Martin Gregory lebt zusammen mit Frau und zwei Hunden, die er alle drei über alle Massen liebt, in einem Vorort von New

York. Ganz zu Beginn der Erzählung verübt er aber eine unbegreifliche Tat, und das ganze Buch hindurch fragt man sich, was da wirklich geschehen ist. Und in einem Zug durchgelesen, löst sich das Rätsel zum Schluss – was für ein Glück!

Ein Buch für alle, die gerne mysteriöse Verschwörungsgeschichten à la Dan Brown haben, aber mit Sinn für jenes etwas Schräge dem Mainstream misstrauen.

*Charles Maclean: Ich, der Wächter,
Wien/Hamburg 1985*

Verwettet



Das letzte Buch, an dem Dick Francis noch mitschreiben konnte, bevor er 2010 starb.

Die Geschichte des Buchmachers Ned Talbot, der seinen totgeglaubten Vater nach über dreissig Jahren in Ascot kennenlernt, bevor dieser vor seinen Augen ermordet wird.

Wie immer bei Francis, sind die Charaktere des Romans interessante Figuren mit glaubwürdigen Eigenschaften, auch wenn sie immer im Umfeld englischer Pferderennen angesiedelt sind. Dazu ist die Geschichte spannend und pointenreich erzählt, sodass die Zeit beim Lesen wie im Flug vergeht.

Das Richtige für den kommenden Sommer im Schatten von grossen Bäumen, zum Beispiel in einer englischen Flusslandschaft (mit unseren ausreichenden Beständen sollte es wohl allen möglich sein, die Ferien in gewünschter Form zu erhalten ...).

*Dick & Felix Francis: Verwettet, Zürich 2011
ISBN 978-3-257-06775-0*

Nicht erst seit meiner Rezension von Franka Potentes «Zehn» weiss man wohl, dass mir Japan gefällt. Die Ereignisse um Fukushima und das grosse Beben mit dem folgenden Tsunami in der Umgebung von Sendai haben mich bestürzt, und ich kann nur hoffen, dass die grauenvolle Situation bald wieder einigermassen unter Kontrolle gebracht werden kann. Die nachhaltige Misswirtschaft in einer politisch-wirtschaftlichen Begünstigungs-Kultur fordert ihre Opfer und mag einer Neuorientierung der japanischen Gesellschaft dienen. Hoffentlich können wir daraus auch etwas lernen und endlich weltumspannend die Forschung nach einer menschenfreundlichen Energieversorgung vorantreiben.

Japan also! Etwa im Film, bei Kurosawa (zum Beispiel der schräge Spiegel der Gesellschaft in «Dodeskaden», 1971) oder dem punkigen Ishii, der mit «Die Familie mit dem umgekehrten Düsenantrieb», 1984, die moderne japanische Seele im Widerstreit zwi-

schen traditionellem Ehrgeiz (Haus, Familie, Bildung) und dem Wunsch nach Befreiung in schönster Weise ins Bild gesetzt hat, schon zu Studienzeiten von mir favorisiert, beginne ich es jetzt vermehrt lesend zu erforschen.

Banana Yoshimoto, als Vertreterin des jungen und sich der Tradition mit Skepsis stellenden Japans, lasse ich links liegen und greife zu: Hiromi Kawakami.

Der Himmel ist blau, die Erde ist weiss



Ein alterndes Fräulein trifft zufällig in Satoru kleiner Kneipe auf ihren alten Lehrer. Die Begegnungen des ungleichen Paares, ihr Umgang mit Poesie, Alkohol, Sexualität im Gefängnis der Tradition, unkonventioneller Energie des alten Mannes und die diskrete Entwicklung der Liebe zwischen dem «Sensei» (respektvolle Bezeichnung des Lehrers, Meisters), und wie ihn die

«ewige Schülerin» immer noch nennt, der er unbewusst einsamen Tsukiko haben jenes Eindringliche, wie ich es oft gegenüber kulturellen Erlebnissen in Japan empfinde.

Ein kleiner, berührender Band, der nicht nur Frauen gefallen könnte.

*Hiromi Kawakami:
Der Himmel ist blau, die Erde ist weiss, München 2008
ISBN 978-3-446-20999-2*

Das Haus Nire



Und daneben liegt auch noch ein Geschenk meiner Frau, worin ich noch keine Zeile gelesen habe, aber sicher bin, dass sich die Gelegenheit einmal bieten wird, die fast tausend Seiten des als japanischen Thomas Mann gepriesenen Kita Morio zu lesen – ich bin gespannt.

*Kita Morio: Das Haus Nire,
Berlin 2010
ISBN 978-3-86124-909-2*

Fit und fertig



Lieber Bernard Glauser, ich danke Dir für Dein Geschenk des neuen Buchs Deines umtriebigen Freundes Jegge. Seit «Dummheit ist lernbar» sind mir seine Gedanken nah, und auch der gesellschaftskritische Ansatz ist mir nicht fremd.

So interessant seine Ideen sind, so schwer fällt mir allerdings manchmal die Lek-

türe. Es ist ja auch nicht nötig, seine Bücher durchzulesen wie Romane. Man kann gut immer wieder darauf zurückkommen. Also nehme ich auch dieses auf und lese ein paar Seiten, Kapitel, lege es weg und komme nicht zum Schluss. So ergeht es auch den Zuständen, die er anprangert – das Schulsystem ist heute keinen Deut besser, als er es vor über dreissig Jahren schon beschrieb. Wurden die Schüler einst «vergilt», werden sie heute «veraepliet» – Alfred was Regine, kann ich da nur sagen.

In «Fit und fertig» hat Jegge den Neoliberalismus im Visier – er zeichnet auf, wie die «Gesetze» der Marktwirtschaft der Ausbeutung der Menschen dienen, um einigen wenigen materielle Verbesserung zu bringen, auf dem Buckel einer grossen Zahl kaputtgesparter «Human Resources». Solange sie Leistung erbringen – natürlich nur hocheffizient und immer am Limit –, werden sie beschäftigt; bringen sie's nicht mehr, entlassen.

Auch die in seinem neuen Buch vorgebrachten Argumente sind stimmig, und ich bewundere sein Engagement für die von der nachhaltig managerbestimmten Gesellschaft Geächteten. Wie gesagt, vielleicht etwas zäh zum Durchlesen – aber es lohnt sich, dranzubleiben.

Jürg Jegge: Fit und fertig, Zürich 2009

Die grossen Filmregisseure und ihre Geheimnisse



Wenn wir schon bei Geschenken sind: Mein Sohn Caspar hat mir zu Weihnachten das Buch von Robert Schnakenberg geschenkt. Auch kein Buch zum einfachen Durchlesen, wenn auch aus ganz anderen Gründen als bei Jegge. Allerdings findet sich darin für einen in die Jahre gekommenen Filmophilen eine Vielzahl absonderlichster Episoden und Geschichten, Lügen

oder Unbekanntes über ein paar bekannte Regisseure von D. W. Griffith bis Quentin Tarantino. Der Platz dieses Buches auf meinem Nachttisch ist jedenfalls für längere Zeit gesichert.

Robert Schnakenberg: Die grossen Filmregisseure und ihre Geheimnisse, Zürich 2010

Ja, und sonst lese ich wie üblich meine Nordland-Krimis – wenn Ihr Bekanntschaft mit einem etwas skurrileren Beispiel machen möchtet, kann ich Euch die Romane von Arnaldur Indridason wärmstens empfehlen.

Seine Hauptfigur Erlendur Sveinsson ist von wahrer Tragik und echtem Weltschmerz getrieben, begleitet vom jungen, das neue Reykjavik verkörpernden Sigurður Óli, begegnet er in den Romanen Indridasons einer Kriminalität, die durch die Kleinräumigkeit und Abgeschiedenheit des Inselstaats im Atlantik geprägt ist. Die heile Welt ist auch in Island nicht zu finden; so sind die Amerikaner, die seit dem Zweiten Weltkrieg eine grössere Luftwaffenbasis betreiben, ein Thema – wie auch Drogen, Prostitution, Mord und Totschlag (es besteht natürlich zwischen Ersteren und den aufgezählten Delikten nicht immer zwingend ein Zusammenhang).

Wie Mankells Hauptfigur Kurt Wallander ist Erlendur geschieden, doch seine Tochter Eva Lind ist ihm – schlimmer noch als sein Sohn Sindri Snaer – der stets aufs Auge gedrückte Beweis menschlichen Scheiterns, während das Auseinanderleben mit seiner Frau jeder Tragik entbehrt.

Vergleichbar den wenigen isländischen Filmen, die ich kenne, herrscht in den Romanen Indridasons eine Endzeit-Atmosphäre, die hie und da in tragikomischer Weise gebrochen wird und gewissermassen «Licht ins Dunkel lässt», um nie zu einer wirklichen Lösung zu finden, auch wenn einmal ein Täter gefasst wird.

Damit wünsche ich uns allen eine erfolgreiche Bewältigung schwieriger Verhandlungen mit dem bestmöglichen Ergebnis.



März 2011

Jahresbericht 2010

Liebe Spenderinnen und Spender

2010 war für uns ein höchst erfreuliches Jahr. Die Steigerung der Einnahmen ist für uns im Stiftungsrat sehr motivierend und gibt uns neue und erweiterte Möglichkeiten, Basisbedürfnisse von Kindern in Not abzudecken und ihnen die Grundlage für ein selbständiges Leben zu ermöglichen.

Im Laufe der letzten Jahre haben wir uns sehr bemüht, unseren Spenderkreis zu erweitern. Unsere Anstrengungen und unsere Präsenz in den internen Medien der Firmen Swissport, Avireal und SRTechnics wie auch der AEROPERS etc. zeigen erfreuliche Resultate. Wir haben viele neue Spenderinnen und Spender gewinnen können.

Seit 2008 erhalten wir wieder kleinere und grössere Legate. Über dieses Thema spricht niemand gerne. Wenn das Legat jedoch 180 000 Franken beträgt, so wollen und müssen wir dies erwähnen. Solche Beiträge erlauben es uns, zusätzliche, gut ausgewählte Kinderhilfsprojekte zu finanzieren. Damit erzielt die Swissair-Kinderhilfe eine für ihre Verhältnisse immense Wirkung.

Seit 1956 helfen wir bedürftigen, verlassenen Kindern. Unser Stiftungsrat ist dank Ihrer loyalen und grosszügigen Unterstützung motiviert und entschlossen, dies auch in Zukunft tatkräftig und nachhaltig zu tun. Um dieses Ziel zu realisieren, müssen wir unsere Spenderbasis konstant erweitern.

Wir wollen die Zukunft sichern und unsere Stiftung nicht eines Tages mangels Spenden beenden müssen. Dies sind wir Ihnen als Spenderinnen und Spender wie auch den Stiftungsgründern und allen unseren Vorgängern schuldig. «Unsere Kinder» und die langjährigen Partner sollen noch viele Jahre auf uns zählen können.

Wie haben wir Ihre Spenden verwendet?

Total Einnahmen: CHF 890 405, bestehend aus Spendeneinnahmen CHF 710 405 und Legaten CHF 180 000

Total Ausgaben: CHF 420 700 für Unterhalt- und Baukosten SOS-Kinderdörfer und CHF 277 100 für andere Institutionen.

CHF 8302 (weniger als 1 Prozent der Einnahmen) haben wir für Sachaufwendungen eingesetzt. Nach Berücksichtigung des Finanzergebnisses beträgt der Einnahmenüberschuss für das Jahr 2010 CHF 190 359. Diesen Betrag weisen wir den Reserven zu. Er wird für Projekte im Folgejahr verwendet.

Liebe Spenderinnen und Spender, nochmals vielen herzlichen Dank für Ihre Treue und Ihre langjährige Unterstützung «unserer Kinder»!

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Stiftungsrat:

Robert Amgwerd, Alain Antille, Erika Barkai, Roland Bentele, Hansjörg Boksberger, François Clavadetscher, Silvia Ditzler, Rainer Fröhlich, Susanne Grau, Pierrette Homberger, Marcel Hungerbühler, Martin Junger, Rosmarie Königs, Werner Krummenacher, Bernhard Looser, Armin Lüthy, Myrta Meichtry, Margrit Messmer, Matthias Meuwly, Matthias Moelleney, Ursula Rosenberger, Claudia Ruggaber, Fernand Schmid, Walter Vollenweider, Evi Zumsteg

Bruggackerstr. 15, 8152 Glattbrugg, Tel 044 810 72 31, PC 80-26140-7
www.swissair-kinderhilfe.ch

Shooter's Corner

Ordnung ins Bilderchaos – Teil 1: Überlegungen zur Software



Der Segen der digitalen Kameras hat auch Schattenseiten. Wir nehmen immer mehr Bilder auf, kümmern uns aber kaum um deren Verwaltung geschweige denn Optimierung. Die Suche nach einem Motiv und dessen Aufbereitung für weitere Verwendungen ist in einem Bilderchaos meist sehr zeitaufwendig. Aber es geht auch effizienter, wie folgende Tipps in zwei Teilen verdeutlichen sollen.

Text: Dominique Wirz, F/O A330/340

Ein durchdachter Foto-Arbeitsfluss erleichtert uns die Arbeit von der Aufnahme bis zur Archivierung und Präsentation. Dieser Arbeitsfluss ist von Fotograf zu Fotograf unterschiedlich. Er hängt unter anderem davon ab, wie wir arbeiten, was unsere Ziele und Ambitionen sind, welche Art Fotos wir machen und bearbeiten und was wir schliesslich mit den Bildern tun möchten. Heute gibt es eine Reihe von Software-Programmen, die uns bei einem solchen Arbeitsfluss unterstützen. Sie ermöglichen uns unter anderem das Umbenennen, Sichern, Inspizieren, Bewerten, Attributieren, Bearbeiten, Drucken und Präsentieren von Bildern. Hat man einmal Ordnung in seinen Bilderhaufen gebracht, so spart man mit so einem Programm nicht nur viel Zeit, sondern es macht auch wesentlich mehr Spass, mit den Bildern zu arbeiten, und man macht dann in der Regel auch mehr aus den Fotos. In zwei Teilen möchte ich Euch deshalb aufzeigen, was dabei beachtet werden muss.

Software

Auf den ersten Blick sehen gängige Bildbetrachtungs-Programme ähnlich aus. Sie können mehrere Bilder gleichzeitig anzeigen, sie nach verschiedenen Kriterien sortieren und verschicken. Aber hinter den Kulissen gibt es einen wichtigen Unterschied. Viele der einfacheren Programme sind nur Dateibrowser (z.B. Adobe Bridge, Irfan View). Ein Browser zieht in Echtzeit Daten aus einer Datei und baut seine Anwendung um diese Information herum auf. Das heisst, es lassen sich nur Fotos anzeigen, auf die aktuell ein Zugriff besteht (Festplatte auf Computer oder verbundenes Speichermedium). Daneben gibt es auch anspruchsvollere Programme, die Kataloge verwenden, um die Speicherorte von Dateien sowie zugehörige Informationen zu erfassen. Ein Katalog ist wie eine Datenbank, die einen Datensatz aller Fotos enthält. Dieser Datensatz wird im Katalog gespeichert und enthält verschiedene Daten wie zum Beispiel Vorschauinformationen, Verweise auf die Speicherorte der Fotos auf dem Computer, Metadaten, die die Fotos beschreiben, sowie die im allfällig vorhandenen Bearbeitungsmodul angewendeten Bearbeitungsanweisungen. Wenn man nun Fotos bewertet, Metadaten und Stichwort-Tags hinzufügt, Fotos in Sammlungen anordnet, sie bearbeitet oder aus dem Katalog entfernt (selbst wenn die Originalfoto-dateien offline sind), werden die Einstellungen im Katalog gespeichert. Die Originaldatei bleibt dabei stets unangetastet, d.h. solche Programme arbeiten nicht dest-

Bildverwaltung mit Adobe Photoshop Lightroom und mehr!

Da eine effiziente Bildverwaltung in der digitalen Fotografie so wichtig ist, macht sie Dominique Wirz auch in seinen Fotokursen zum Thema. Im Kurs «Reisefotografie Fortgeschrittene» lernt der Teilnehmer anhand einer ausführlichen Live-Demo der Software Adobe Photoshop Lightroom, Schritt für Schritt nach einem durchdachten Arbeitsfluss zu verfahren. Somit kann die Bilderflut effizient und nutzbringend bewältigt werden. Lightroom eignet sich auch sehr für die intuitive und schnelle Bildoptimierung. Ist ein Bild optimiert, können die gleichen Bearbeitungsschritte auf ein nächstes kopiert und angepasst werden! Ruck, zuck! So macht's Spass. Bildverwaltung muss kein Gräuel sein!

- **Reisefotografie, Grundlagen:** Sa, 10. September 2011, Winterthur, Hotel Banana City
- **Reisefotografie Fortgeschrittene:** So, 11. September 2011, Winterthur, Hotel Banana City

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

raktiv. Oft erst beim Export in eine andere Datei werden die Bearbeitungsschritte und Metadaten ins Bild eingerechnet. Als Beispiele für solche Kataloge kann ich Adobe Photoshop Lightroom und Apple Aperture nennen und empfehlen.

Vorteile eines Katalogs

Die Unterschiede zwischen Bildbrowser und Bildkatalog werden erst deutlich, wenn man mit einer grossen Anzahl von Bildern arbeitet. Weil ein Katalog die Informationen in einer einzelnen Datei aufbewahrt, bietet er einen grossen Vorteil gegenüber einem Browser:

- Er ist viel schneller: Um zum Beispiel alle Bilder zu finden, die das Stichwort «Tanja» haben, muss ein Bildkatalog nur in der Katalogdatei suchen. Der Browser hingegen müsste sich dazu eventuell durch die Stichwörter von 100 000 Dateien auf verschiedenen Laufwerken arbeiten.
- Er erlaubt das Anlegen von virtuellen Sets: Sets sind wie Ordner, in denen Ihr Bilder gruppiert. Die Bilddateien sind aber dort nicht selbst vorhanden, sondern nur Verweise auf die Bilddateien. So muss man die Bilder nicht mehrfach kopieren.
- Er weiss, wo die Bilddateien sein sollen: Ein Katalog hilft einem so, festzustellen, ob Dateien versehentlich gelöscht, umbenannt oder umgespeichert wur-

den. Er meldet nämlich, wenn ein Bild fehlt und aus dem Backup geholt werden muss, während ein Browser die Datei einfach weglässt.

- Er erlaubt ein schnelles Backup wichtiger Sortierarbeit: denn alle Informationen sind an einem Platz gespeichert. Wer mit einem Browser sortiert, muss selbst einen Suchbegriff – ein Stichwort – in die Originaldatei schreiben. Und dann hat man eine Anzahl weit verstreuter Dateien, die als Backup gesichert werden müssen.
- Er erlaubt, offline mit den Bildern zu arbeiten: Vorschau-Bilder können daher unabhängig davon, ob die Fotos tatsächlich auf Eurer Festplatte vorhanden sind oder das entsprechende Speichermedium mit dem Katalog verbunden ist, angezeigt werden. Die Software muss jedoch meist auf die gespeicherten Fotos zugreifen können, damit die Fotos bearbeitet werden können.
- Er lässt sich einfach auf einen Computer verschieben: So können wir Bilder schon auf der Rotation auf einen Reise-Laptop laden und mit der entspre-

chenden Software bereits sortieren und bearbeiten. Zu Hause exportieren wir die Bilder als Katalog und importieren ihn samt Bildern in den Masterkatalog zu Hause auf dem Desktop-Computer. Oder wenn wir auswärts arbeiten möchten, exportieren wir einfach eine Selektion von Bildern als Katalog (samt Bildern) von der Desktop-Maschine auf den Laptop. Unterwegs sortieren, bewerten, beschriften und bearbeiten wir. Anschliessend exportieren und importieren wir zu Hause alleine die Katalogdatei mit sämtlichen Änderungen (ohne Bilder). Schliesslich bleibt dann mehr Zeit zu Hause –, da wo sie jeder Pilot am meisten braucht.

Im Endeffekt ist die Arbeit mit einer guten Bildkatalog-Software sicherer, schneller und flexibler. Man hat mehr Spass an den Bildern und kann auch mehr aus ihnen machen! •

Vorschau: In Teil 2 dieses Beitrags werde ich konkrete Tipps zu einem möglichen Foto-Arbeitsfluss geben.



Eine überlegte Bildverwaltung kann die Suche nach einem bestimmten Foto enorm erleichtern.

Aeropers @ nightstop-Event 2011

17. Juni 2011 von 19 bis 5 Uhr im Restaurant «Runway 34», Glattbrugg

Bereits zum vierten Mal veranstalten wir in diesem Frühsommer den stetig wachsenden nightstop-Event. Mit über 950 Gästen durften wir im letzten Jahr einen durchwegs positiven Abend verbringen. Verschiedene Showacts vor Mitternacht, clubbing mit DJ D-Luxe und DJ Urs Diethelm direkt im Anschluss liessen die Stunden schnell vergehen ...

Aber halt, alles schön der Reihe nach ... Hier ein kleiner Rückblick für all diejenigen, die nightstop noch nicht kennen, und ... was bisher geschah:

Wir sind sechs Swiss-/Edelweiss-Piloten, fünf davon im Jahr 2007 zurückgekehrt mit Erfahrung als AGSoE (After-Grounding-Söldner oder EXPAT) bei ausländischen Airlines. In Österreich, Deutschland und in England gab es des Öfteren Partys exklusiv für das fliegende Personal. Den Kontakt zwischen Mitarbeitern verschiedener Airlines und Airline-nahen Betrieben in einer lockeren Atmosphäre zu fördern und neue entstehen zu lassen begeisterte uns von Anfang an. «Warum nicht auch in der Schweiz?», fragten wir uns, haben diese Idee kurzerhand an unser Umfeld angepasst, einen Verein gegründet und 2008 den ersten Event lanciert.

Unser Pilotprojekt war ein grosser Erfolg, und so haben wir uns entschieden, jährlich einen Event durchzuführen. Es wurde grösser und grösser, die Gästeliste mit jedem Event länger. Unserem Grundgedanken treu bleibend, wurden aber auch weiterhin konsequent nur fliegendes Personal und Mitarbeiter flugnaher Betriebe eingeladen. Natürlich durfte von Anfang an jeder Gast eine Begleitperson an die nightstop mitbringen.

In den letzten Jahren durften wir Gäste diverser Firmen begrüssen - hier einige davon: Swiss, Edelweiss, Lufthansa, Austrian Airlines, Belair/Air Berlin, Helvetic, Rega, SR Technics, Skyguide, Bodenmitarbeiter des Flughafens Zürich, verschiedenste nightstop-Airlines ...

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle unsere Gäste und natürlich an die AEROPERS, einen unserer treuesten Sponsoren, auf den wir uns bereits zum vierten Mal verlassen können!

In diesem Jahr sind wir bereits zum zweiten Mal in Folge im «Runway 34» zu Gast. Verschiedene Bars, betrieben durch nightstop, sowie unsere Sponsoren sorgen zusammen mit einem grosszügigen Essensangebot für das kulinarische Wohl. Wir freuen uns sehr, dass die AEROPERS wiederum eine eigene Bar betreibt - im letzten Jahr war sie Knotenpunkt für interessante Gespräche abseits der Tanzfläche ...

Als Highlights konnten wir diesmal die Band «Lucas Fingerlos & Friends» verpflichten, gefolgt von der in der ganzen Schweiz bekannten Formation «BLISS», die zuletzt im Tourneetheater «Das Zelt» in Zürich auftrat.

Ab Mitternacht stehen DJ D-Luxe und DJ Urs Diethelm am Plattenteller und heizen nochmals richtig ein - «clubbing bis zur ersten Landung» ist das Motto.

Unser Gratis-Limousinenservice vom OPC1 und der Shuttle-Service nach Hause oder zu den ÖV-Haltestellen haben sich bewährt und stehen unseren Gästen auch in diesem Jahr zur Verfügung. Natürlich gibt es auch genügend Parkplätze direkt beim «Runway 34».

Der Besucheransturm ist gross und die Kapazität beschränkt. Darum bitten wir Euch, Euch auf www.nightstop.ch in die Gästeliste einzutragen. Mit dieser Anmeldung garantieren wir Einlass bis um 22 Uhr. Auf unserer Website findet Ihr weitere Informationen zum Event und natürlich Impressionen der letzten Jahre.

Wir freuen uns auf Euch - happy landings!

Euer nightstop-Team



Die letzten Events

2008 @ Wings & Haus zur Saffran (450 Gäste)

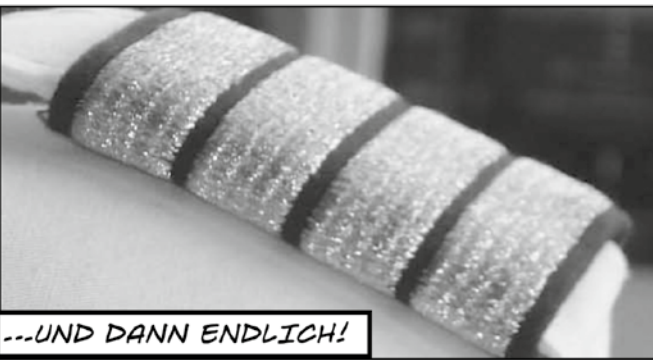
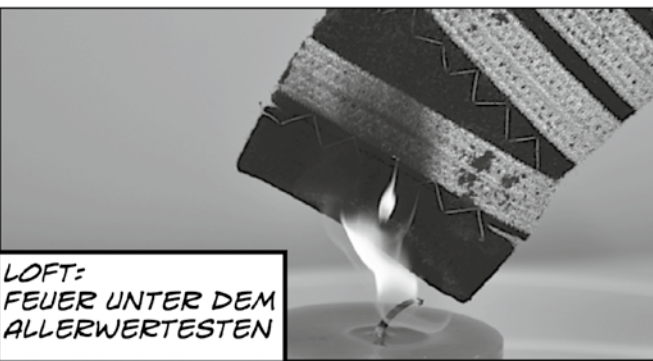
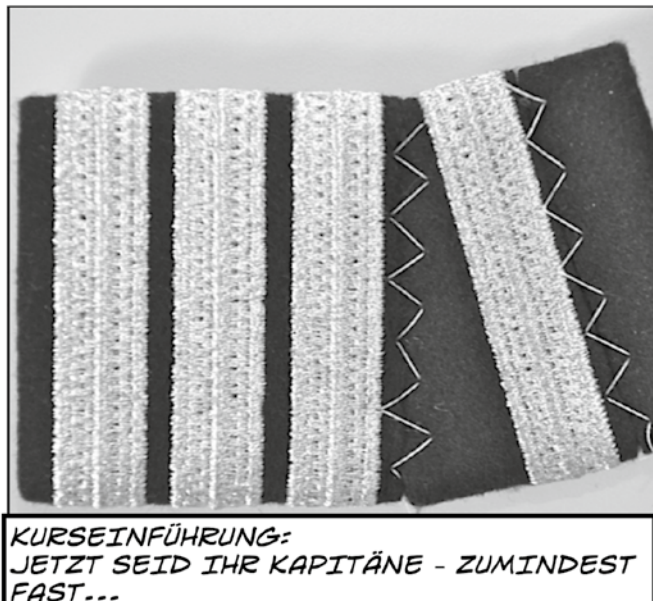
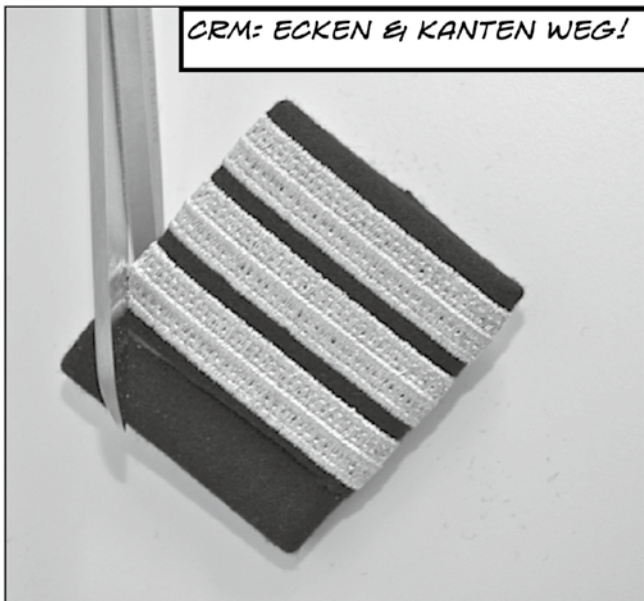
2009 @ Floorclub Kloten (700 Gäste)

2010 @ Runway 34 (950 Gäste)

Gedanken eines Fliegenden

FKK – Der harte Weg zum Kapitän

Artwork: Peter Tilly



Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Werner Wieser 21.8.1943 – 20.2.2011

Ehemaliges Mitglied, Captain A320, pensioniert am 31.8.2000

Werner Iselin 17.3.1932 – 25.2.2011

Captain DC-10, pensioniert am 31.7.1987

Alfred Reimann 25.11.1942 – 3.4.2011

Flight-Engineer B-747, pensioniert am 30.11.1998

Willy Langmeier 13.2.1929 – 16.4.2011

Captain DC-10, pensioniert am 28.2.1987

Rob Kuipers 22.6.1933 – 26.4.2011

Captain DC-10, pensioniert am 30.6.1991

Hans Stutz 26.1.1923 – 10.5.2011

Vorstandsmitglied AEROPERS 1948/1949,

Captain B-747, pensioniert am 31.1.1979

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	Copi-Stamm
19. - 24.6.11 inkl. VS-Seminar		28.6.11	22.6.11
11. - 15.7.11	Passivmitgliederausflug am 8.7.11	26.7.11	13.7.11
22. - 26.8.11	AEROPERS-Sommer- Grillparty am 26.8.11	30.8.11	24.8.11

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»**, Schaffhauserstrasse 161, 8302 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.



International Youth Exchange

For Airline Employees, Friends and Family

What are your kids doing this summer?

APPLY TODAY for the summer International Youth Exchange! Your dependents' use your airline flight benefits to experience the adventure of a lifetime.

IYE is for youth 14-19 years of age. They are matched with youth their own age from an airline family abroad. Each youth hosts in their home for two weeks. The youth are together at both homes.

The program is coordinated by a retired airline employee. IYE has matched over 2000 youth of airline employees since it began in 1994. Apply early for the best experience!

Costs for youth exchange:

- airline pass
- spending money
- application fee of \$300 USD (refundable if a match is not located)

Visit www.intlyouth.org or email info@intlyouth.org

International Youth Exchange Program, LLC | PO Box 211065, St. Paul, MN 55121-2465, USA

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!



A company of Allianz

Meine Anmeldung.



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

Die Swiss hat nach eigenen Angaben im ersten Quartal 2011 einen operativen Gewinn von 16 Millionen Franken erwirtschaftet. In den Finanzzahlen der Lufthansa steht nebst der Swiss mit ihren Töchtern auch die Edelweiss. So kommt – unter Berücksichtigung anderer Konsolidierungspraktiken der Lufthansa-Revisoren – ein Gewinn von über 21 Millionen Franken zustande. Ein wahrlich gutes Resultat für das traditionell schwächste Quartal. Die Swiss ist für das Jahr 2011 zuversichtlich. Sie hält an ihrer Expansion fest und investiert weiter in die Flotte.

Zudem preist sie sich als Jobmotor an. Es seien in den letzten zwei Jahren gut 100 neue Stellen geschaffen worden, und sie gehöre bei Studierenden zu den Top Ten der Schweizer Arbeitgeber. Das dürfte sich allerdings nur auf die Stellen bei der Bodenorganisation, den kleineren Teil der Swiss, beziehen. Denn im gleichen Zeitraum wurden beim fliegenden Personal über 1100 Mitarbeiter eingestellt, und eine ähnlich hohe Zahl Crew Members hat die Swiss wieder verlassen. Das kann nicht als Jobmotor, sondern muss eher als «Durchlauferhitzer» bezeichnet werden. Die seit Jahren angeprangerten Arbeitsbedingungen verlangen dem Personal an der Front alles ab und führen zu einer hohen Fluktuation.

Der Verbund der europäischen Airlines (AEA) ist daran interessiert, dass das fliegende Personal weiterhin übermässig beansprucht werden kann. Bei der Ausarbeitung der neuen Dienst- und Ruhezeitregelungen sah sich die EASA (European Aviation Safety Agency) dem massiven Druck der AEA ausgesetzt und schlägt Limitationen vor, die über das hinausgehen, was heute praktiziert werden kann. Mehr dazu in «EASA im Blindflug». Sogar das BAZL ist besorgt über erschöpftes Personal und lancierte die Kampagne «We are fit – how about you?». Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) greift das Thema Müdigkeit auf und titelt: «Schläfrigkeit am Steuer – so gefährlich wie Alkohol». Auch dazu mehr Informationen in diesem Heft.

Dem fliegenden Personal kann nicht vorgeworfen werden, die Firma in Krisenzeiten hängen zu lassen. Auch die Crew, die in Tokio am 11. März von dem schweren Erdbeben überrascht worden war, führte ihren Rückflug in die Schweiz nach unruhigen Zeiten und unter aussergewöhnlichen Umständen durch. Sergio Pulitano berichtet im vorliegenden Interview über seine Erlebnisse und meint, dass er in Tokio «mit einem blauen Auge davongekommen» sei. Wie die Swiss auf die Geschehnisse in Japan reagierte,

beschreiben der Bericht «Emergency Response der Swiss» und das Interview mit Martin Knuchel, dem Leiter dieser Organisation.

Die milliardenschweren Investitionen der Swiss betreffen nicht nur die Airbus-Flotte. Die Regional-Jets der Swiss European sollen durch Flugzeuge des Typs Bombardier C Series ersetzt werden. Die Triebwerke der neuen Flugzeuge sind mit einem sogenannten Geared Turbofan ausgerüstet. Tobias Mattle berichtet, dass dieses Bauprinzip nicht so revolutionär ist, wie es der Hersteller Pratt & Whitney anpreist. Es sei eher auf die konsequente Evolution der Technik zurückzuführen, dass damit eine markante Steigerung der Effizienz und eine Entlastung der Ökologie erzielt werden können.

Die Swiss wird diese positiven Punkte in einer zukünftigen Pressemitteilung bestimmt herausstreichen. Es wäre wünschenswert, wenn neben den Investitionen in Flugzeuge dann auch von Investitionen in das Personal die Rede wäre – das Personal, das das Produkt Flug täglich erzeugt.

Wir stellen Menschen dieses Personals vor: in einem Interview von Peter Tilly zum Beispiel Ueli Erb, der nach einer turbulenten fliegerischen Karriere zum Steueramt wechselte; dann die neu eintretenden First Officer oder die Kollegen, die uns mit ihrer Pensionierung verlassen; oder Thomas Hurter, der in Bern für unsere Interessen kämpft; dazu viel Lesenswertes in den üblichen Rubriken und Kolumnen.

*Ich wünsche eine abwechslungsreiche Lektüre.
Jürg Ledermann*

The President's Voice

Immer noch kein neuer GAV für AEROPERS-Piloten

Vor Redaktionsschluss, also zum Zeitpunkt, wo ich diese Zeilen schreibe, ist das Vermittlungsverfahren bezüglich der GAV-Verhandlungen zwischen der AEROPERS und der Swiss noch immer im Gange. Somit kann ich zum Ausgang und dem weiteren Vorgehen hier nichts Neues sagen. Ich weiss bei Drucklegung nicht, wann und vor allem was für ein GAV für die Piloten von Swiss International zustande kommt. Bertold Brechts Aussage trifft wohl zu: «Angesichts von Hindernissen mag die kürzeste Linie zwischen zwei Punkten die krumme sein.»

Zugunsten eines fairen, zeitgemässen neuen GAV haben die AEROPERS-Piloten zwei Monate ohne GAV und mit den Bedingungen des GAV06 weitergearbeitet. Dieser entstand vor viereinhalb Jahren unter dem Gesichtspunkt des Turnarounds der Swiss und wurde damals unter dem Eindruck der drohenden Gefahr eines zweiten Groundings von den Piloten angenommen. Im Gegensatz dazu entsteht jetzt der neue GAV vor dem Hintergrund einer erfolgreichen Swiss, die seit diesem Turnaround Gewinne eingeflogen hat, die ihresgleichen in der westlichen Luftfahrtindustrie suchen. In keinem dieser vergangenen, teilweise schwierigen Jahre – darunter auch dem Jahr mit der grössten Wirtschaftskrise seit 70 Jahren – musste die Swiss Verluste einfahren. Auch das erste Quartal des laufenden Jahres ist im Vergleich zu dem der Mitbewerber ausserordentlich erfreulich. Die Swiss liefert einen überproportional hohen Anteil an den Gewinn des Lufthansa-Konzerns. Sie wird nicht ohne Grund als «die Perle des Konzerns» bezeichnet.

Das Management schreibt diesen Erfolg seinem Businessmodell zu. Dieses habe in den letzten fünf Jahren gezeigt, wie gut es funktioniere. Jetzt, wo die Swiss klar nicht mehr im Turnaround-Modus ist, muss sich zeigen, dass dieses Modell nicht darum erfolgreich ist, weil es auf dem Buckel der Angestellten getragen wird. Ein neuer, jetzt auszuhandelnder GAV hat unter diesem Gesichtspunkt zu stehen und wird von den Piloten nur dann auch angenommen. In einer hoch rentablen Luftfahrtgesellschaft wollen wir Arbeitsbedingungen in der Schweiz, die sich mit denen der Mitbewerber im Ausland und speziell bei der Konzernmutter vergleichen lassen. Vor allem aber wollen wir Arbeitsbedingungen, die einen zuverlässigen und sicheren Luftfahrbetrieb auch langfristig noch möglich machen. Fatigue wird zu einem immer wichtigeren Thema, vom Management schlicht ignoriert.

Jammern auf hohem Niveau?

Es stellt sich die Frage, auf welchem Niveau denn Jammern noch erlaubt ist. Gemäss der «NZZ» vom 5. Oktober 2010 hat der CEO der Swiss auf hohem Niveau gejammert, als er die Leserschaft zuerst über das florierende Geschäft und den Kauf zusätzlicher Langstreckenflugzeuge informiert habe, um dann innert Wochenfrist wortreich über die schwierigen Bedingungen am Flughafen Kloten zu klagen. Die «NZZ» ergänzt, dass der CEO der Swiss genau wisse, was er am Flughafen Zürich habe: einen stadtnahen, öffentlich perfekt erschlossenen, gut organisierten, international gerühmten Flughafen mitten in einem Markt mit unvergleichlicher Kaufkraft. Dass für dieses Gesamtpaket im Gegenzug einige Nachteile in Kauf zu nehmen sind – schwierige Topografie und eine dichte Bevölkerung mit einigen, aber weitgehend nachvollziehbaren Sensibilitäten –, damit wird die Swiss leben müssen. Wir gehen davon aus, dass CEO und Verwaltungsrat der Swiss genau wissen, was sie an ihren Piloten haben: Hoch motivierte, gut ausgebildete, leistungswillige, verantwortungsvolle und kooperative Mitarbeiter, die, nachdem sie der Firma mit zum Erfolg verholfen haben, jetzt wieder Arbeitsbedingungen benötigen, die einem Vergleich im Konzern oder mit vergleichbaren Mitbewerbern standhalten, dem Niveau in der Schweiz entsprechen und Übermüdung wegen fehlender Erholungsmöglichkeiten verhindern.

Sozialpartnerschaft mit neuem Vertrag

Ein Vertrag wird zwischen zwei Parteien abgeschlossen, im Falle eines Gesamtarbeitsvertrages zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, den sogenannten Sozialpartnern. Urs Hofmann, Nationalrat und Regierungsrat des Kantons Aargau, schreibt auf seiner Webseite: «Sozialpartnerschaft heisst nicht nur miteinander reden und am Schluss so entscheiden, wie man es schon immer im Kopf hatte. Sozialpartnerschaft heisst auch für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer: Mitdenken, Mitwirken, Mitgestalten von Anfang an.»

Unsere Wirtschaft basiert auf einem partnerschaftlichen Umgang von Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Eine richtig verstandene Sozialpartnerschaft setzt echte Partnerschaft unter gleichberechtigten Partnern voraus. Genau das wollen wir Piloten: Nicht nur vordergründig miteinander reden, um dann von einem Entscheid zu erfahren, den das Management schon immer im Kopf hatte. Der absoluten kurzfristigen Gewinnmaximierung sind andere, längerfristig ebenso wichtige Werte gegenüberzustellen. Die Buchhalter können bis auf den letzten Rappen genau berechnen, wie viel eine

zusätzliche Personalposition, ein zusätzlicher freier Tag oder ein komfortableres Hotel kosten. «Die Ermittlung von Zahlen ersetzt das Denken» (Paul Otto). Mit diesen Zahlen wird dann gespart, ohne dabei zu berücksichtigen, welcher Schaden dabei an anderen Stellen verursacht wird. Ein bekannter deutscher Management-Berater stellt sparsüchtigen Managern jeweils die Frage: «Wissen Sie denn eigentlich, was Sie all das Sparen kostet?»

Leider gibt es keine Kostenstelle für Demotivation, Frustration, Misstrauen und Unverständnis. Diese Werte gehen weder in das traditionelle Budget noch in die buchhalterische Rechnung ein. Der verpasste Gewinn wird nie berechnet. Dabei müsste es das Management doch besser wissen: Es hat vor nicht allzu langer Zeit eine Weiterbildung unter dem Header «Musterbrecher» genossen. Und die Musterbrecher-Forschung zeigt, dass das Spiel nicht mehr über die klassischen Wettbewerbsvorteile (Prozesseffizienz, Marke usw.) entschieden wird. «Diese werden schlichtweg vorausgesetzt. Die Wettbewerbsvorteile der neuen Generation sehen anders aus. Wir nennen sie Wettbewerbsvorteile zweiter Ordnung und meinen damit Leidenschaft und Begeisterung, Führungsexzellenz durch gelebte Beziehung, Nutzung kollektiver Intelligenz, frei atmende Organisation.»

Nach dem Abschluss eines neuen GAV besteht die Möglichkeit für einen Neuanfang. Aber auch dann können Vertrauen und Respekt nicht einfach vorausgesetzt oder verlangt werden. Beides wird mit der Zeit durch verantwortungsvolles, ehrliches Handeln erlangt. Zerstören lassen sich Respekt und Vertrauen sehr viel schneller und nachhaltiger, als sie aufgebaut sind. Wie viel das verloren gegangene Vertrauen und der bisweilen respektlose Umgang mit dem Personal die Firma gekostet haben, wird wohl nie zu beziffern sein.

Zum Abschluss sei Albert Schweitzer zitiert: «Vertrauen ist für alle Unternehmungen das grosse Betriebskapital, ohne welches kein nützliches Werk auskommen kann. Es schafft auf allen Gebieten die Bedingungen gedeihlichen Geschehens.»

Rolf Odermatt
Präsident

EASA im Blindflug

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) setzt Piloten mit neuen Dienstzeitregelungen erhöhter Müdigkeit aus. Damit verringert sie die Sicherheit und tut dies gegen die Empfehlung der Wissenschaftler. Das US-amerikanische FAA hingegen macht eine Kehrtwende – nach der bitteren Erfahrung, dass Pilotenmüdigkeit töten kann.

Text: Jürg Ledermann

Die europäischen Piloten sind in Aufruhr. Die European Aviation Safety Agency (EASA) präsentierte im Dezember 2010 ihren Vorschlag für die neuen Dienst- und Ruhezeitregelungen (Flight Time Limitations, FTL). Diese Vorschriften sollen die jetzt noch gültigen EU-OPS FTL nächstes Jahr ablösen und gleichzeitig die bisherigen länderspezifischen Zusätze ausser Kraft setzen. Für Schweizer Berufspiloten wird es im Grundsatz keine BAZL-Limitationen mehr geben. Es gelten in Zukunft nur noch das EASA-Gesetz und das, was in einem allfälligen GAV steht. Zudem wird die Möglichkeit bestehen, dass eine National Authority sogar von der Einhaltung von Vorschriften befreit wird. Dazu muss sie lediglich belegen, dass ein sicherer Flugbetrieb dank flankierender Massnahmen (Mitigation Measures) trotzdem möglich ist.

Das ist eine sehr brisante Entwicklung für die europäischen Piloten, die keinem GAV unterstehen. Wer sich nicht wehren und in einem Vertrag kein schützendes Regelwerk verankern kann, wird einen schweren Stand haben. Martin Vejvoda, Experte für Flugmedizin am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), meint zum EASA-Vorschlag überaus deutlich: «Das geht gar nicht – muss ich sagen. Wer sich das ausgedacht hat, der hat noch nie ordentlich Dienst gemacht über mehrere Monate hinweg.» Vejvoda weiss, wovon er spricht: Er ist einer der Experten, die im Auftrag der EASA die EU-OPS FTL unter die Lupe genommen haben. Ihr wissenschaftlicher Bericht (Moebus Report) zeigt die Schwachstellen auf und warnt vor der Gefahr, die von übermüdeten Piloten im Cockpit ausgeht.

Der Moebus Report sollte die wissenschaftlichen Grundlagen für die neuen Vorschriften liefern. Die EASA ignorierte die Vorschläge der Experten aber weitestgehend und bezeichnet ihren Vorschlag als ausgewogen «in Bezug auf Sicherheitsverbesserungen und ihre möglichen Auswirkungen auf die wirtschaftlichen und die sozialen Aspekte».

Schwere Bedenken der ECA

Die European Cockpit Association (ECA) konnte nicht glauben, was da zu lesen war, und titelte in einer ersten Pressemitteilung: «A Big Step for Aviation Safety – In the Wrong Direction». Die ECA führt an, dass längst bekannt ist, dass Fatigue zu fatalen Unfällen führen könne. Sie bemängelt zu Recht, dass die EASA – obwohl der Moebus Report seit September 2008 vorliegt – viel Zeit verstreichen liess, ohne sich konkret damit zu befassen – ein Bericht notabene, den die EASA selbst in Auftrag gegeben hat. Der jetzige EASA-Vorschlag, genannt «Notice of Proposed Amendment No 2010-14A», sei unreif, basiere nicht auf wissenschaftlichen Erkenntnissen, sei an den Interessen der Airlines orientiert. Zudem sei er deutlich unter dem neuen Standard, den das US-amerikanische FAA im September 2010 vorgestellt hatte. Der EASA-Vorschlag unterschreitet laut ECA die momentan gültigen Vorschriften diverser EU-Länder deutlich – darunter die als «State of the Art» geltenden CAP 371 Grossbritanniens, die den Titel «Avoidance Of Fatigue in Air Crews» tragen. Da solche Regelwerke mit der Einführung der EASA FTL im Grundsatz automatisch wegfallen werden, bedeutet dies, dass der Sicherheitsstandard in der europäischen Luftfahrt deutlich sinken wird. Dies geschieht entgegen der Aufgabe der EASA, nämlich einheitliche und hohe Sicherheitsstandards zu erstellen und zu überwachen.

Angesprochen auf die Problematik übermüdeter Piloten, meint Jean-Marc Cluzeau von der EASA: «Wenn man sich den Faktor Übermüdung als Einflussgrösse für Unfälle ansieht, so kann man feststellen, dass Übermüdung in Europa keinen sicherheitsrelevanten Einfluss hat.»

Dass dies so ist, liegt nicht an den momentan gültigen europäischen Vorschriften (EU-OPS Subpart Q). Vielmehr schützen die restriktiveren Normen der Länder und die bei vielen Airlines gültigen Gesamtarbeitsverträge die Piloten und die Airlines noch vor den verheerenden Folgen von Fatigue.

Massiver Druck der Airlines

Eine ganz andere Einschätzung der Lage nimmt das FAA (Federal Aviation Administration) bei der Beurteilung der US-amerikanischen Verhältnisse vor. Denn bereits in der Einleitung zu den neuen US-Flugdienstvorschriften schreibt es: «Fatigue threatens aviation safety because it increases the risk of pilot error that could lead to an accident.» Das Ziel sei, «to ensure that pilots have an opportunity to obtain sufficient rest to perform their duties, with an objective of improving aviation safety». Das FAA hat in seiner schwierigen Doppelrolle als Förderer der Luftfahrt und als Wächter über

die Sicherheit erkannt, dass es Zeit ist, etwas zu unternehmen. Das NTSB (National Transportation Safety Board) setzte dahingehende Forderungen bereits 1990 auf seine Liste der Most Wanted Transportation Safety Improvements. Es kritisierte das FAA wiederholt, weil es in Sachen Übermüdung von Personal, das am Boden oder in der Luft bei der Passagierbeförderung eingesetzt wird, nichts unternahme. Als das FAA im November 2008 eine Vorschrift erlassen wollte, die die Ermüdungsproblematik auf Ultra-Langstreckenflügen entspannen sollte, drohten die Airlines und andere Industrieverbände mit juristischen Klagen, um die Vorschrift zu blockieren. Das FAA gab klein bei und zog die Vorschrift zurück.

Diese Geschichte wiederholt sich nun in Europa. Auch hier nahm der Verband der europäischen Airlines (AEA) – dem auch die Swiss und die Luft hansa angehören – mit massivem Lobbying auf die EASA Einfluss. Im Politikmagazin «Kontrovers» des Bayerischen Rundfunks vom 6. April 2011 war der Auszug eines AEA-Memos zu lesen, mit dem die AEA ihre Zufriedenheit über die geleistete Arbeit ausdrückt: «Die Gewerkschaften haben es nicht geschafft, ihre ... Forderungen, die auf dem fehlerhaften Moebus Report basieren, durchzusetzen». Die AEA geht gemäss einem der ARD-Sendung «plusminus» vorliegenden Dokument davon aus, dass es ihr gelungen ist, annähernd 100 Prozent ihrer Lobbyziele erreicht zu haben.

Schwerwiegende Folgen von Fatigue

Es fragt sich nun, woher die unterschiedlichen Betrachtungsweisen des FAA und der EASA kommen, die als Institutionen doch denselben Auftrag haben, nämlich für Flugsicherheit zu sorgen. Beide Agenturen werfen in ihren ausführlichen Berichten den Blick in die Vergangenheit und haben statistisches Material gesammelt. Die EASA suchte in Berichten über Unfälle und Vorfälle nach den Worten «Crew Fatigue». In diesem Raster blieben zwei Unfälle und acht schwerwiegende Vorfälle der letzten zehn Jahre hängen. Da sich die Besatzungen, die die beiden Unfälle verursacht hatten, ausserhalb der gesetzlichen Limitationen befanden, schliesst die EASA abschliessend daraus, dass eher die Aufsicht und Einhaltung der Flight Time Limitations (FTL) das Problem sei und nicht die eigentlichen FTL.

Das FAA hingegen führt beim statistischen Material 18 Unfälle auf, bei denen die Piloten aufgrund von Fatigue Fehler machten. Es schliesst daraus, dass Pilot Fatigue ein ernstzunehmendes Problem ist. Nach Hochrechnungen kommt es zum Schluss, dass in einer Zehnjahresperiode im Mittel 28,9 Flugzeugunfälle zu erwarten seien, bei denen Fatigue ein Faktor ist.

Diese Unfälle würden im Mittel 175 Todesopfer fordern und einen Schaden von 1,581 Milliarden US-Dollar verursachen. Um eine Aussagekraft über die Wirkung der vorgeschlagenen, verschärften FTL zu erhalten, analysierte das FAA die vorgefallenen Unfälle und prüfte, ob sie auch unter Anwendung der neuen Vorschriften stattgefunden hätten. Die Analyse zeigte, dass das neue Regelwerk rund 40 Prozent der Unfälle von Passagierflugzeugen und 58 Prozent der Unfälle von Frachtflugzeugen vermieden hätte. Zur Berechnung des Nutzens der neuen FTL wurde die oben genannte Schadensumme um die ermittelten prozentualen Verbesserungen reduziert und mit rund 660 Millionen US-Dollar für eine Zehnjahresperiode angegeben.

Klare Richtung des FAA

Demgegenüber stehen Kosten von 1,254 Milliarden US-Dollar, die durch die teurere Operation (60,6 Prozent), stabilere Flugpläne (0,4 Prozent), Ausbildung im Umgang mit Müdigkeit (21 Prozent) und Ruhemöglichkeiten in Flugzeugen (18 Prozent) entstehen. Bei der Kosten-Nutzen-Betrachtung führt das FAA aus, dass bei den Berechnungen ein statistisches Menschenleben (Value of Statistical Life, VSL) mit einem Wert von 6 Millionen US-Dollar eingesetzt wurde. Es relativiert die Berechnung mit dem Hinweis, dass der VSL einer gewissen Bandbreite ausgesetzt ist. In der Schlussbetrachtung sieht sich das FAA darin bestärkt, die neuen Vorschriften auch gegen den grossen Widerstand der Airlines einzuführen. FAA-Administrator Randy Babbitt bezeichnete die Kosten als «what you pay ... for a safer environment».

Die Zusatzkosten, die durch die stabileren Flugpläne (Schedule Reliability) hervorgerufen werden, fallen relativ tief aus. Die Betrachtungen dahinter sind aber eine Erläuterung wert. Die Ausführungen des FAA beziehen sich darauf, welche Umstände als vorhersehbar gelten und was unter die Rubrik «unforeseeable circumstances beyond the carrier's control» fällt. Das FAA stellt unmissverständlich fest, dass saisonale Wetterphänomene vorhersehbar seien und keine Begründung dafür liefern, um bei Verspätungen automatisch zur Ausdehnung der maximalen Flugdienstzeiten zu greifen. Es listet wörtlich auf: Schnee im Winter, Gewitter im Sommer und die Auswirkungen der Jetstreams, die ihre Lage saisonal ändern. Ebenso gelten Verspätungen als vorhersehbar, wenn chronisch überlastete Flughäfen angefliegen werden. In diesen Fällen müssen Einsatzpläne so gestaltet sein, dass die entstandenen Verspätungen im regulären Flugplan und mit den regulären Dienstzeiten der Besatzungen aufgefangen werden können.

Theorie und Praxis

Dadurch, dass die EASA nicht von Unfällen ausgeht, die mit Fatigue in Zusammenhang stehen, erkennt sie auch keinen wirtschaftlichen Nutzen von neuen Vorschriften. Sie berechnet dafür den wirtschaftlichen Schaden, den Airlines durch neue, restriktivere Vorschriften erleiden könnten, auf den Euro genau.

Beiden Agenturen liegen dieselben wissenschaftlichen Quellen vor, und beide kommentieren momentan gültige länderspezifische Regelwerke wie die britischen CAP 371. Und doch sind die Resultate sehr unterschiedlich. Es sind verschiedene Faktoren, die die divergierenden Haltungen zu erklären vermögen.

Da ist auf der einen Seite das FAA, das mit der bitteren Erfahrung etlicher Abstürze leben muss. Nach dem Crash der Colgan Air DHC-8-400, die im Februar 2009 nach einem Kontrollverlust 50 Menschen in den Tod gerissen hatte, setzte das Umdenken ein. Das FAA orientiert sich nun am menschlichen Bedürfnis nach genügend Erholung und stützt sich dabei auf wissenschaftliche Erkenntnisse. «What this rule is based on is hard science and I think that's what was missing in the past», meinte FAA-Chef Babbitt bei der Präsentation des neuen Regelwerks.

Die EASA andererseits verschliesst die Augen vor der Realität und ignoriert die Gefahr, die von ihren alten und neuen Dienst- und Ruhezeitregelungen ausgeht. Weder die bekannten wissenschaftlichen Erkenntnisse finden Eingang noch über Jahre erfolgreich praktizierte Regelwerke wie die britischen CAP 371. Die EASA hat viele Erkenntnisse ganz einfach übergangen und bevorzugt vielerorts die Lösungsvorschläge der Airlines. Sie versucht, die leidige Diskussion um Fatigue mit einem 244-seitigen theoretischen Bericht abzutun, der trotzdem noch viele Fragen offenlässt.

Für die europäischen Piloten sieht die Zukunft düster aus. Es bleibt ihnen nichts anderes übrig, als sich zu wehren – sich zu wehren für ihre Sicherheit und die der ihnen anvertrauten Passagiere. Dazu bleiben ihnen keine anderen Mittel zur Verfügung als die tatkräftige Unterstützung ihrer Personalvertreter beim Kampf um sichere Arbeitsbedingungen – um ein Regelwerk, das sicher in einem GAV verankert ist.

Ein kleiner Hoffnungsschimmer bleibt dennoch. Die ECA konnte immerhin erreichen, dass bei der Beratung über den EASA-Vorschlag drei medizinische Fachleute beigezogen und angehört werden. Auch will sich die EASA das neue Regelwerk der FAA jetzt trotzdem genauer anschauen – aber erst, wenn es Ende Sommer 2011 in Kraft tritt. •

«In Tokio mit einem blauen Auge davongekommen»

Sergio Pulitano war während des Tōhoku-Erdbebens als SF/O im Crew-Hotel Hilton Tokio Narita. Das Epizentrum des Bebens vom Freitag, 11. März, um 14.46 Uhr Ortszeit lag etwa 340 Kilometer vom Hotel entfernt in einer Tiefe von rund 30 Kilometern. Sergio schildert die bewegenden Momente in einem Interview.

Fragen: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Wo warst Du zum Zeitpunkt des grossen Bebens?

Sergio Pulitano: Ich war im Bett. Wir sind am Vortag des Bebens in Narita angekommen. Ich habe in der ersten Nacht schlecht geschlafen. Ich beschloss, mich an diesem Mittag zwei Stunden auszuruhen, bevor ich mit der Crew am Abend nach Narita gehen wollte. Nach einer knappen Stunde Schlaf hat es mich geweckt.

«RS»: Was waren Deine ersten Eindrücke?

S.P.: Es war ein starkes Beben. Die Crew, die wir am Vortag sahen, hat uns darüber informiert, dass immer wieder Erdbeben zu spüren seien. Das ist ja üblich in Japan und schon beinahe normal.

Aber dieses Beben war sehr stark. Es mischten sich kurze heftige Stösse mit langsamen Bewegungen. Es dauerte lange. Immer wieder links, rechts, vor und zurück.

Was mir am meisten zusetzte, waren die langsamen Bewegungen des Hotels. Es schien als Ganzes hin und her zu wanken. Dazu die Geräusche: Knirschen, Ächzen, das Geklapper aus dem Kleiderschrank und Töne von den Leitungen.

«RS»: Was ging Dir durch den Kopf?

S.P.: Zuerst wollte ich mich in eine Türzarge stellen. Aber ich kam nicht vom Bett weg und war in der Situation gefangen. Da habe ich mich dort festgehalten.

Ich befürchtete, dass das Fenster zu Bruch gehen könnte. Das Bett war nicht weit davon entfernt. Da ich aber am Schlafen war, hatte ich den Vorhang zugezogen, was mich etwas beruhigte.

Ständig rieselte Staub von der Decke. Ich hatte Bedenken, dass sich eine Gipsplatte lösen und auf mich fallen könnte.

«RS»: Hast Du Dich an die Unterlagen im OM A und OM C erinnert ?

S.P.: Ja, schon, aber ich konnte nicht vom Bett runter. Die Schuhe standen bereit, und auch meine Taschenlampe lag neben dem Nachttisch.

«RS»: Wie bist Du aus dem Zimmer gekommen?

S.P.: In einer Phase mit etwas weniger heftigen Stös-sen zog ich mich an. Ich hörte eine Ansage, wie ein PA (Passenger Address), aber nur auf Japanisch. Ich verstand kein Wort. Dem Tonfall nach war der Sprecher aber aufgeregt. Ich vermutete, dass er etwas über Schäden am Hotel gesagt hat – vielleicht, dass es irgendwo lecke Gasleitungen habe oder dass man wegen Feuers nicht überall durchgehen konnte.

Ich ging aus dem Zimmer und die Treppe hinunter. Ich war im siebten Stock. Eigentlich fühlte ich mich ganz in Ordnung. Ich dachte, dass das hier nun mal so sei und die Gebäude ja erdbebensicher seien.

«RS»: Was war im Hotel los?

S.P.: In der Lobby war ein Chaos. Das Wasser des Teichs hatte sie überflutet. Ich ging aus dem Hotel hinaus auf den Vorplatz, wo sich alle Gäste versammelten. Da fühlte ich mich sicher.

Die Beben gingen jedoch weiter. Ein Gefühl und ein Grollen, als würden Panzer vorbeifahren.

Das Personal begann, Tücher und Decken zu verteilen, denn es war mit fünf Grad schon ziemlich kühl. Auch Wasser wurde angeboten.

Wir standen etwa zwei Stunden im Freien, bis das Gebäude überprüft und für sicher befunden worden war.

«RS»: Hat sich die Crew draussen getroffen?

S.P.: Wir waren zunächst zu sechst: drei Flight Attendants und wir drei vom Cockpit. Dann kamen immer mehr hinzu, auch Crew Members der Besatzung, die an diesem Tag eingetroffen waren.

«RS»: Wie wurdet Ihr informiert? Musstet Ihr Informationen selber besorgen?

S.P.: Ich schickte meiner Frau, sobald ich im Freien war, eine SMS-Nachricht: Es habe zwar gebebt, aber mir gehe es gut. Kurz darauf brach das Handy-Netz zusammen. Wir wollten die ELS anrufen. Das ging dann aber nicht.

Als wir wieder im Hotel waren, konnten wir im Zimmer des Captains über das Internet, das erstaunlicherweise noch funktionierte, mittels Skype die

Angehörigen und die ELS informieren. Das war dann die Hauptverbindung, über die die Informationen liefen: von der ELS zum Captain und umgekehrt.

«RS»: Wie ging es dann weiter?

S.P.: Wir wollten nicht im Hotel bleiben, sondern nach Narita fahren. Da kamen uns Crew Members entgegen, die mit dem Fahrrad in Narita waren. Sie berichteten von der Zerstörung im Dorf, dass nur drei Restaurants offen seien und dass diese schon jetzt überfüllt wären. Offenbar seien viele Fassadenteile auf die Strassen gestürzt, die Strassen selbst seien beschädigt worden, und überall lägen Glassplitter her-um.

Wir blieben im Hotel, obwohl die Busse wieder fuhren. Dort hatten wir Zugang zu neuen Informationen. Man traf sich in der Lobby und tauschte sich gegenseitig aus.

«RS»: Wie lange hat es gedauert, bis die Crew komplett war?

S.P.: Nach und nach sind alle zusammengekommen. Ein Flight Attendant war aber in der Stadt blockiert, weil die Züge nicht mehr fuhren. Sie hatte kein Handy, das in Japan funktionierte. Wir hatten zunächst keine Informationen darüber, wo sie war, wie es ihr ging und was sie machte. Erst um Mitternacht konnte sie im Hotel anrufen. Es ging ihr gut. Sie war aber in der Bahnstation Ueno blockiert und musste dort übernachten.

«RS»: Du warst auf einem «Zweinächter». Das Beben passierte an Deinem freien Tag. Der Rückflug war für den nächsten Morgen vorgesehen. Hat das so stattgefunden?

S.P.: Der Flugplatz Tokio Narita wurde nach dem Beben geschlossen, öffnete aber am Abend wieder. Wir erhielten die Information, dass der Flug von Zürich nach Japan unterwegs sei. Also entschieden wir uns dazu, schlafen zu gehen und den Rückflug anzutreten.

«RS»: Konntest Du schlafen?

S.P.: Nicht so gut. Vor allem, weil es etwa um Mitternacht ein gewaltiges Nachbeben gab, bei dem ich beinahe nochmals aus dem Hotel gerannt wäre. Um 3 Uhr in der Früh hat es nochmals ganz deutlich geschwankt. Richtig tief geschlafen hat wohl niemand.

Es war am Morgen auch klar, dass wir nur dann gehen würden, wenn sich alle für den Flug genug fit fühlten.

«RS»: Ist die Flight Attendant, die in der Stadt blockiert war, noch eingetroffen?

S.P.: Nein. Zudem fehlten auch die drei Japanerinnen, die alle blockiert waren. Von der anderen Swiss-Besatzung, die mit elf Flight Attendants angekommen war, konnten wir uns jemanden ausleihen. Somit hatten wir sieben Flight Attendants. Für Start und Landung übernahm ein First Officer die Tür 1R, womit alle Stationen besetzt waren.

Eigentlich war der Flug sehr gut gebucht. Da aber viele Passagiere nicht zum Flug erschienen, konnte die Besatzung den Service den Umständen entsprechend normal durchführen.

«RS»: Gab es spezielle Vorkommnisse, die man so nicht erwarten würde?

S.P.: Ein Kollege hat erzählt, dass er aus dem Zimmer ausgeschlossen worden war. Im Hilton Narita hat es zur Sicherung der Zimmertür keine Vorhängekette, sondern metallische Bügel, die vor die Tür geklappt werden. Durch die Erdstösse hatte sich der Bügel selbständig vor die Tür geklappt und diese verriegelt. Die Tür musste schliesslich vom Personal aufgebrochen werden.

«RS»: Hattet Ihr bereits einen Überblick über die Ausmasse des Erdbebens und des Tsunamis?

S.P.: Erst als wir wieder in die Zimmer kamen und uns am Fernseher informierten, erfuhren wir vom Tsunami und der unglaublichen Verwüstung. Das Hotel liegt im Landesinneren, erhöht und nicht an offenem Wasser. Die sichtbaren Schäden in der näheren Umgebung waren minim.

So stellte sich eine relativ ruhige Stimmung ein. Zwar mussten wir die Nachbeben ertragen, von ihnen schien aber keine unmittelbare Gefahr auszugehen. Erst zu Hause realisierte ich, welches Glück ich unter diesen Umständen gehabt habe. Ich war zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Wir sind in Tokio mit einem blauen Auge davongekommen.

«RS»: Welche Schäden gab es am Hotel?

S.P.: Alle Emergency Exits liessen sich problemlos öffnen. Die Lobby war bald wieder in Ordnung, und am Abend funktionierten auch die Fahrstühle wieder. An der Aussenhülle des Hotels fehlten ein paar Platten, und es hatte wenige, feine Risse im Verputz. Sonst war dem Gebäude nichts anzusehen.

«RS»: Wie verlief die Abreise?

S.P.: Wir fuhren zum Flughafen, erledigten das Briefing, das Flugzeug stand bereit, das Handling lief ohne Probleme ab, auch die Betankung: es war wie immer. Unter diesen Umständen war diese Normalität eigenartig. Nur der Stationsmanager erschien erst zum Abflug, weil er über Nebenstrassen fahren musste. Wir waren dann weit und breit die Einzigen, die sich auf dem Vorfeld bewegten. Viele Flüge sind nach Osaka ausgewichen oder wurden abgesagt.

Auch der Rückflug verlief normal. Zuerst wollten wir die CRP-Ablösung in Zwei-Stunden-Schichten abwickeln. Aber wir waren fit genug, um es bei den normalen Vier-Stunden-Schichten zu belassen.

In Zürich wurden wir von Lucas Schelling vom Cabin Crew Management in Empfang genommen. Er informierte uns über die Entscheidungen der Swiss und die geänderte Rotation.

«RS»: Was waren im Rückblick positive Punkte?

S.P.: Es war ein grosser Vorteil, so nahe am Flugplatz zu sein. Wir hatten einen guten Informationsstand über die Lage am Flugplatz. Wir waren mobil und hätten in kurzer Zeit aufbrechen können, wenn es die Umstände erfordert hätten. Von der Stadt her wäre das schon viel schwieriger gewesen, denn auch die Autobahnen waren teilweise beschädigt und geschlossen.

Die Verbindung in die Schweiz über die ELS zum Captain hat sehr gut funktioniert.

Ich hatte mir die Zimmernummern der Cockpit-Kollegen notiert. Somit wusste ich, wo ich meine Ansprechpartner finden konnte. Das Hotel hat uns später eine Zimmerliste der Crew Members gegeben. So konnten wir systematisch informieren.

«RS»: Wo lagen die Probleme?

S.P.: Dass die erste Ansage im Hotel nur auf Japanisch kam, war für alle unverständlich. Gerade in einem Erdbebengebiet, in einem Hotel mit vielen ausländischen Gästen und Besatzungen, muss das auch auf Englisch, wenn nötig als «Prerecorded Announcement», kommen.

Nachdem wir die ersten Kontakte mit der ELS geknüpft hatten und die Informationen über diesen Kanal kontrolliert flossen, hat sich das Handy-Netz wieder erholt. Dann begann der Flottenchef SMS zu schicken, das Service Center kontaktierte den M/C, und auch Martin Knuchel, der Leiter des Emergency Response Managements, hat sich gemeldet. Dem Captain ent-

glitten somit die Informationsfäden. Wir wussten nicht mehr, wer auf welchem Informationsstand war und wer was mit wem besprochen hatte. Es war zwar alles gut gemeint, verursachte aber ein Durcheinander. Dadurch, dass wir nahe beisammen waren, konnten die Informationen später ausgetauscht werden. Auch stellte das Hotel für jede Airline in der Lobby eine Stehtafel zur Verfügung, worauf Treffpunkte fixiert und Informationen ausgetauscht werden konnten.

Die Flight Attendant, die in Tokio blockiert war, hatte nur die Telefonnummer des Hotels bei sich. Gerade in einem solchen Fall wären persönliche Kontaktmöglichkeiten sehr wertvoll.

«RS»: Was sind für Dich «lessons learned»?

S.P.: Wenn man sich die Informationen über Hotel Safety zu Hause bei Sonnenschein anschaut, denkt man schon mal: na ja ... Wenn Du aber in der Situation drinsteckst, hast Du keine Zeit mehr, irgendetwas nachzulesen. Dann müssen die Verhaltensweisen präsent sein. Sie können Dir das Überleben sichern. •

Das Tohoku-Erdbeben vom 11. März 2011

Das Erdbeben vor der japanischen Küste war mit der Magnitude von 9,0 M_W eines der fünf stärksten je gemessenen Beben weltweit. Das Beben im Indischen Ozean am 26. Dezember 2004 hatte eine Magnitude von 9,1 M_W und löste ebenfalls einen verheerenden Tsunami aus. Das bisher stärkste Ereignis in Japan war im Dezember 1994 und hatte eine Magnitude von 7,8 M_W . Die Vorbeben des Tohoku-Erdbebens starteten zwei Tage zuvor mit einer Magnitude von 7,2 M_W . Die Epizentren lagen rund 40 Kilometer vom Hauptschlag entfernt. In der Serie von über 260 Nachbeben in der darauf folgenden Woche erreichten drei Beben ebenfalls Werte über 7 M_W . Die tektonischen Platten verschoben sich nach Berechnungen des US Geological Survey (USGS) um gut 30 Meter. Dabei bewegten sie sich mit einer Geschwindigkeit von 1,25 bis 3 km/s. Die vom Tsunami am stärksten betroffene Gegend um Sendai wurde um über fünf Meter verschoben und sank um etwa 75 cm ab. In Tokio blieb die Verschiebung im Zentimeterbereich. Die Rotationsachse der Erde verschob sich um zirka 10 cm. Die Schockwellen des Hauptbebens trafen nach rund zwölf Minuten in Europa ein und erreichten den Höhepunkt 40 Minuten später. Die Schweiz bewegte sich um 2 cm nach oben und unten.

Die bewegte Geschichte Japans

Die Inseln Japans liegen am östlichen Rand der eurasischen Platte. Von Süden her drückt die philippinische Platte mit rund vier Zentimetern pro Jahr gegen die eurasische und taucht unter ihr ab. Die pazifische Platte drängt von Osten her mit rund acht Zentimetern pro Jahr in Richtung Japan und taucht ebenfalls unter die eurasische Platte ab (Subduktion). Entlang dieser Subduktionszone liegt der Japanische Graben. Er befindet sich rund 200 Kilometer vor der Ostküste Japans.

Speziell an der Subduktionszone beim Japanischen Graben entstehen die häufigen Beben, die Japan regelmässig erschüttern lassen. Aufgrund von Aufzeichnungen wird vermutet, dass bereits im Jahr 869 ein Erdbeben mit ähnlichem Ausmass die Küste bei Sendai durch einen Tsunami verwüstet hat. Weitere starke Erdbeben folgten in den Jahren 1611, 1896 und 1933. Das Beben von 1896 soll Tsunami-Wellen erzeugt haben, die über 35 Meter hoch waren. Über 20 000 Menschen verloren damals ihr Leben. 1933 brachen rund 30 Meter hohe Wellen über die Sanriku-Küste herein und forderten über 3000 Todesopfer.

«Wenn die Emergency eintritt, können wir nur noch ‹responden›»

Martin Knuchel führt die Emergency Response Organisation der Swiss. Er ist für ihre Einsatzbereitschaft zuständig und dient im Krisenfall als rechte Hand des Emergency Directors. Anhand der Japan-Krise erklärt er, was es mit dieser Einheit auf sich hat.

Fragen: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Das Erdbeben in Japan war am Freitag, 11. März, um 14.46 Uhr Ortszeit. Wann ging bei Dir der Alarm los?

Martin Knuchel: Am Morgen beim Aufstehen hörte ich die ersten Meldungen im Radio. Für mich war das noch nicht von Relevanz, weil das Land sehr gut auf Erdbeben vorbereitet ist und sie dort sehr gute Notfallpläne haben.

Auf dem Weg ins Büro hörte ich vom Tsunami. Aber es gab ja seit dem Tsunami vom Dezember 2004 viele Tsunami-Warnungen, die dann später widerrufen wurden. Auch da machte ich mir noch keine grossen Gedanken. Im Büro sahen wir dann die ersten Bilder am Fernsehen und die entstandene Verwüstung. Später war auch die Rede von Störfällen in den Kernkraftanlagen.

Die Entwicklung der Ereignisse war schrittweise. Wir lösten keinen eigentlichen Alarm über das Alarmsystem aus, sondern begannen telefonisch untereinander Kontakt aufzunehmen. Es war hilfreich, dass es ein Werktag war und ich die wichtigsten Leute im Büro erreichen konnte. Es war deshalb kein klassischer Alarm-Start. Die Dimensionen waren aber so gross, dass uns klar wurde, dass das Erdbeben einen Einfluss auf unsere Operation haben würde.

«RS»: Was waren die ersten Schritte, die ihr eingeleitet habt?

M.K.: Wir wollten das fliegende und das Bodenpersonal kontaktieren, um zu sehen, ob es ihnen gut geht. Zum Glück war der Tsunami für unsere Besatzung in Tokio kein Thema. Und dennoch: wir hatten zwei Besatzungen und eine Station vor Ort, die vom Erbeben betroffen waren. Wir haben die Kontaktaufnahme im Laufe des Vormittags an die betreffenden Linienstellen OK (Kabine) und OC (Cockpit) delegiert.

Es dauerte allerdings lange. Kleine Details geben auch hier den Ausschlag.

Japan hat keine GSM-Netze wie wir in Europa. Dort funktionieren nur Handys, die den japanischen PDC-Standard unterstützen oder UMTS-tauglich sind. Dann waren die Netze zeitweise unterbrochen oder überlastet. Und hat jedermann ein Handy in der Tasche und eingeschaltet?

Die zweite Sorge galt unseren japanischen Kolleginnen und Kollegen. Die eine Gruppe war hier im Layover, die andere gerade unterwegs auf dem Rückflug nach Zürich, der ja noch vor dem Erdbeben abgeflogen war. Die dritte Gruppe war zu Hause in Japan. Es dauerte bis in den Montag hinein, bis wir mit allen Kontakt hatten. Betroffen machte es uns natürlich, dass wir bei einigen als Adresse «Sendai» lasen.

Vom gesamten Swiss-Personal kam glücklicherweise niemand zu Schaden.

«RS»: Wurde das ganze Emergency Committee (EC) aufgeboten?

M.K.: Eine erste offizielle Telefonkonferenz fand kurz vor 10 Uhr statt. Es fanden sich nach und nach die Kollegen hier im Krisenzentrum ein. Bald wussten wir, dass wir das EC offiziell bilden mussten. Um 11.30 Uhr fand das erste Briefing mit den wichtigsten Teilnehmern im Emergency Command Center (ECC) statt. In späteren Briefings wurde die Runde mit weiteren Spezialisten wie etwa aus der Fracht und der Technik ergänzt, als es um das Problem der möglichen Verstrahlung von Material und Flugzeugen ging.

«RS»: Unter welcher ICAO-Kategorie (siehe Kasten) figurierte die Japan-Krise?

M.K.: Da stellst Du eine interessante Frage, die mich schon länger beschäftigt. Eigentlich geht auch die ICAO bei der Einteilung hauptsächlich von Unfällen aus, bei denen ein Flugzeug direkt betroffen ist. Alle übrigen Ereignisse fallen in die Kategorie «Others». Auch ich unterteile klar zwischen Aviation und Non-aviation Occurences. Ich versuche aber eine neue, differenziertere Grundlage zu finden, um den Rahmen zu definieren, in dem bei uns intern auf verschiedene Ereignisse reagiert wird. Auch die ELS hat einen Entscheidungsbaum, der bei einer normalen Daily Irregularity beginnt und über Stufen zur Emergency weitergeht. Allerdings gibt es immer wieder Vorfälle, die nicht genau in dieses Schema einsortiert werden können.

Im vorliegenden Fall waren ein Flugzeug, zwei Besatzungen und die Station in Tokio betroffen – wenn auch nur indirekt. Trotzdem hat dies den Krisenstab mehr als 34 Tage beschäftigt. Wir müssen nicht mehr nur auf

den klassischen Absturz reagieren können. Es beschäftigen uns genauso politische Ereignisse, Naturkatastrophen, Krankheiten oder Einzelaktionen eines Passagiers, der an Bord ausrastet. Wir arbeiten in einer Branche, deren Tagesgeschäft von solchen Ereignissen beeinflusst wird. Auch im Jahr 2011 war ich bis dato mehr mit Vorfällen beschäftigt, die im Non-aviation-Bereich angesiedelt sind.

«RS»: Welche Rolle hatte das EC während der Japan-Krise?

M.K.: Das EC hatte die Federführung bei allen Entscheidungen. Per Definition hat das EC bei der Problemstellung, an der es arbeitet, die Verantwortung und auch die Kompetenz für alle Entscheidungen, die das Problem betreffen. Als der Eyjafjallajökull vor einem Jahr den ganzen Flugverkehr über Europa lahmlegte, führte das EC die Flugoperation der Swiss. Da geht es nicht um Empfehlungen zuhanden des Management Boards oder Verwaltungsrats. Im ECC sitzen die richtigen Leute aus allen Teilen der Firma, um eine Lage umfassend beurteilen zu können. So kann der Emergency Director mit seinem Team die wichtigen Entscheidungen innert kürzester Frist sachlich begründet, unkompliziert und unter Einhaltung von legalen und weiteren Rahmenbedingungen treffen. Meistens geschieht dies aus einer Diskussion heraus einstimmig.

Manchmal führen die divergierenden Interessen der Teilnehmer auch zu Debatten. Beim Annullieren von Flügen weist das Netzwerk selbstverständlich darauf hin, was das bedeutet. Andererseits wahren die Personalvertreter die Interessen der Besatzungen, wenn entschieden wird, ob und unter welchen Bedingungen wir an eine Destination fliegen.

«RS»: In welcher Abfolge fanden Treffen in den ersten Tagen statt?

M.K.: Das erste Briefing war um 11.30 Uhr. Weitere folgten tagsüber. Am Samstag, 12. März, verschärfte sich die Lage zunehmend. Briefings fanden um 12.30, 14.15 und 21 Uhr statt. Zusätzliche Informationen wurden in der Nacht auf den 13. März um 1, 1.15, 1.30, 2.55, 3.10 und 3.15 Uhr ausgegeben. Es wurde unter anderem entschieden, Flüge zu annullieren. Am Sonntag waren Briefings um 11, 14 und 16 Uhr.

«RS»: Das tönt nach militärischer Stabsübung, bei denen alle Teilnehmer nach zwei Tagen üblicherweise vollkommen erschöpft sind.

M.K.: Wir haben jede Fakultät mindestens drei- oder viermal abgesichert. Zum Beispiel haben wir im Moment fünf Emergency Directors (ED), wobei

Jean-Pierre Tappy in seiner Funktion als Postholder Flight Operations der offizielle ED ist. So können die wichtigen Ablösungen organisiert werden. Die verschiedenen Fakultäten sind sich dieser Problematik auch bewusst.

Bei einem Alarm erhalten sämtliche Mitglieder der verschiedenen Fakultäten den Anruf. Wer als Erster im ECC erscheint und wie die Ablösungen organisiert werden, liegt in deren Verantwortung.

«RS»: Welche Entscheidungen wurden während der Japan-Krise getroffen?

M.K.: Zuerst standen operationelle Entscheidungen. Fliegen wir weiter in das Krisengebiet: ja oder nein? Hinter diesen Entscheidungen stand immer ganz klar die Absicht, weder die Passagiere noch die Crew oder das Flugzeug einer absehbaren Gefahr auszusetzen. Im Zweifelsfall haben wir (wie ganz am Anfang) die Flüge annulliert oder (bei einer möglichen Bedrohung durch die radioaktive Wolke) nach Osaka umgeleitet.

Wir haben uns auch um unsere japanischen Flight Attendants gesorgt und entschieden, sie aus dem Flugdienst zu nehmen. Sie sollten Zeit haben, sich um ihre persönliche Lage und ihre Familien zu kümmern. Zwei Familien nahmen zudem unser Angebot an, sich in die Schweiz fliegen zu lassen, um hier während einiger Tage zur Ruhe zu kommen.

Auch versuchten wir, das Bodenpersonal in Tokio bestmöglich zu unterstützen. Die Station war zu Beginn der Krise rund um die Uhr besetzt. Einzelne Mitarbeiter schliefen auf Matratzen in den Büros.

Bei der Durchführung der Flüge ging es um ganz konkrete Entscheidungen, wie beispielsweise das Through-catering ex Zürich einzuführen oder auf den Water-uplift in Tokio zu verzichten.

Es gab auch Szenarien zur Evakuierung aller Schweizer aus Japan. Wir hätten wohl alle Langstreckenflugzeuge, die gerade im asiatischen Raum gewesen wären, aus ihren angestammten Rotationen herausgelöst und leer nach Tokio fliegen lassen, um möglichst viele Personen nach Hongkong ausschaffen zu können. Zur Abklärung solcher Bedürfnisse der Eidgenossenschaft und zur Vorbereitung von Notmassnahmen erfolgten Telefongespräche auf höchster Ebene zwischen der Swiss und Bundesbern.

«RS»: Wenn man bedenkt, wie lange Hotel-Evaluationen normalerweise dauern, erstaunt es, wie schnell in Hongkong Hotelzimmer für die zusätzlichen Crews gebucht werden konnten. Wie ging das?

M.K.: Da hat die Station Hongkong einen fast übermenschlichen Einsatz geleistet. Mit unverändertem Mitarbeiterstab hat sie die dreifache Anzahl

Flüge betreut. Gleichzeitig fand in Hongkong ein grosses Poloturnier statt, wodurch sämtliche Hotels ausgebucht waren. Trotzdem konnten innert 48 Stunden Zimmer für die Crews gefunden werden – teilweise leider nur am Flugplatz. Die lokalen Angestellten haben da unter vollem Einsatz wirklich eine tolle Leistung erbracht.

«RS»: Fand die Operation in den verschiedenen Varianten so statt, wie Ihr Euch das vorgestellt hattet? Gab es Diversions der Tokio-Flüge?

M.K.: Wir waren schnell zur Überzeugung gekommen, dass der Layover in Tokio nicht mehr zu halten war und dass wir über Hongkong fliegen würden. Als Emergency Diversion war immer Seoul geplant. Eine solche fand aber nie statt. Wir konnten stets mit gutem Gewissen per ACARS das abschliessende Go für die Landung in Tokio geben. Einmal führten wir den Flug von vornherein von Hongkong nicht nach Narita, sondern nach Osaka, weil der Wind die radioaktive Fukushima-Wolke Richtung Süden trieb. Zum Schluss führten wir den Flug direkt nach Tokio und dann via Nagoya zurück in die Schweiz.

Jetzt fliegen wir als eine der letzten Gesellschaften wieder direkt und führten den Layover in Narita unter besonderen Sicherheitsmassnahmen wieder ein. Die Kunden bevorzugten vermehrt die Direktflüge der Konkurrenz, was wir bei der Auslastung zu spüren bekamen.

«RS»: Gibt es neue Erkenntnisse nach dieser Krisenbewältigung?

M.K.: Obwohl das Thema «atomarer Zwischenfall» im Umkreis einer unserer Destinationen auch für die ERO neu war, wird es nichts weltbewegendes Neues geben. Es geht mehr darum, dass unsere Prozesse immer optimiert werden können. Ich fand beispielsweise die Zusammenarbeit mit den Partnern der Star Allianz nicht zufriedenstellend. Es waren ja alle betroffen, und da wäre eine bessere Kooperation durchaus möglich gewesen. Gerade bei Krisen, die unter Umständen das Evakuieren von Betroffenen aus einem Gebiet erfordern, wäre ein Krisenstab auf höherer Ebene im Verbund sinnvoll. Diese Problematik haben wir erstmals bei den Unruhen in Nordafrika erkannt.

Mit dem ERO-Team werden wir intern zu gegebener Zeit eine Schlussrunde machen und die Lessons Learned austauschen. So weit sind wir im Moment aber noch nicht.

«RS»: Ich lernte Dich bei einem operationellen Debriefing nach einem Flug kennen, auf dem ein Passagier verblutete. Damals warst Du Krisenmanager

im Auftrag der Cabin Crew Operations. Nun bist du Leiter der Emergency Response Organisation (ERO). Fühlst Du Dich zu Krisen hingezogen?

M.K.: Meine Mitarbeiterin beteuert, dass nonstop etwas laufe, seit ich an dieser Stelle bin. Vorher sei es schön ruhig gewesen (lacht). Ich empfinde die Bewältigung von Krisen – auch wenn die Ausgangslage meistens keine erfreuliche ist – als positive und spannende Herausforderung, die mich effektiv reizt. Auch der Umgang mit den involvierten Menschen interessiert und fordert mich. Ich versuche, eine Lösung im Sinne aller Beteiligten zu finden, und stelle den menschlichen Aspekt in den Vordergrund. Das ist auch mein Credo an dieser Stelle.

«RS»: Wie lange bist du nun schon bei der ERO?

M.K.: Als Leiter dieser Einheit bin ich nun ein Jahr im Amt. Während der vorhergehenden sechs Jahre war ich allerdings bereits als OK-Vertreter im ECC anwesend. So konnte ich das Emergency Committee (EC) beispielsweise bereits bei der Bewältigung der SARS-Krise, des Irak-Kriegs oder aber auch bei echten Aircraft Incidents erleben.

«RS»: Was ist Deine Hauptaufgabe im EC? Ich habe gelesen, Du seist dort der Chief of Staff.

M.K.: Der Emergency Director leitet das Emergency Committee. Ich bin sein Assistent, sozusagen seine rechte Hand. Ich bin für die Funktionalität der Einrichtung verantwortlich, dass sämtliche Fakultäten anwesend sind, und wickle die Administration ab. In friedlichen Zeiten betreue ich die ganze Organisation und halte sie auf dem neusten Stand. Dazu gehören auch regelmässige Übungen.

Mir ist wichtig, eine neutrale Vermittlerrolle zwischen den Fakultäten im ECC zu spielen und aktiv zu leben. Auch wenn es zwischendurch unterschiedliche Meinungen gab, ging es doch allen Beteiligten im Raum darum, die Japan-Operation sicher und anständig über die Bühne zu bringen. Ich denke, dass es mir gelang, in solchen Momenten vermittelnd Einfluss zu nehmen.

«RS»: Welches sind Ereignisse der jüngeren Zeit, für welche die ERO aktiviert wurde?

M.K.: 2009 war natürlich die Schweinegrippe ein gros-ses Thema. Letztes Jahr war der Ausbruch des Eyjafjallajökull ein bemerkenswertes Ereignis. In jüngster Zeit hatten wir zwei schlimme Fälle von Unruly Passengers. Wir

beschäftigten uns auch mit der Bombendrohung in Istanbul, den politischen Unruhen in Tunesien und Ägypten, dem Terroranschlag in Domodedovo und der Air-Canada-Maschine, die, von Toronto nach Zürich fliegend, in schwere Turbulenzen geriet.

«RS»: Welche Mittel stehen zur Verfügung?

M.K.: Da sind zunächst die Räumlichkeiten, die hier zur Verfügung stehen. Die ganze Infrastruktur bietet eine umfassende Vernetzung und viele Möglichkeiten zur Informationsbeschaffung. Dann hat das Emergency Committee (EC) bei seinen Entscheidungen eine sehr grosse Kompetenz. Im Fall des Eyjafjallajökull hat es die ganze Swiss-Flugoperation geführt. Da hat die Geschäftsleitung ein grosses Vertrauen in das EC.

Im Krisenfall können Entscheidungen getroffen werden, die man sich in friedlichen Zeiten kaum vorstellen kann. Es sollte auch alles möglich sein, um eine Bedrohung abzuwenden oder den entstandenen Schaden zu minimieren. Angehörige sollten bei einem Unglück möglichst gut betreut werden. Da wird auch Geld gesprochen. Dazu können wir grosse Summen Bargeld bei einer hiesigen Bank innert Stunden beziehen und, falls benötigt, losschicken.

Das oben erwähnte und angedachte Evakuierungs-Szenario für Japan zum Beispiel hätte auch grosse Auswirkungen auf den Flugbetrieb gehabt.

«RS»: Worin liegt die Stärke der Swiss Emergency Response Organisation?

M.K.: Hier wird mit bestem Wissen und Gewissen, im besten Interesse für die Firma entschieden. Dabei steht der Kommerz nicht an erster Stelle. Das war bei der Japan-Krise sehr schön zu sehen, weil es viele kommerzielle Fragen und Fragen der Rentabilität gab. Genau gleichwertig und ebenbürtig wurden aber auch die Aspekte von Menschlichkeit, Sicherheit und Emotionalität diskutiert. Es ist ein grosses Plus an diesem Team, dass wirklich alles vertreten ist. Nur wenn alle Zahnräder ineinander greifen, kann eine solche Krise bewältigt werden.

«RS»: Was kann verbessert werden?

M.K.: Einerseits möchte ich – ohne die Kompetenz der sehr gut arbeitenden ELS zu untergraben –, wie oben erwähnt, den Übergang von der Irregularity zur Krise klarer definieren. Dann sehen wir heute klar die Notwendigkeit für ein sehr schlagkräftiges und gutes Care Team. Da schwebt mir zusammen mit meiner Kollegin Christine Kamber, Leiterin des Care Teams,

zusätzlich zum bestehenden Team eine kleine, schnelle Eingreif-truppe vor, die innert 30 bis 90 Minuten bereit ist, um uns selbst oder eventuell einer Partner-Airline zu Hilfe zu eilen. Gerade bei der Zusammenarbeit innerhalb der Star-Alliance sehe ich noch viel Potenzial, auch für Synergien.

Ich möchte unsere Organisation in der Firma weiter bekannt machen. Auch wenn sie in friedlichen Zeiten schlummert und die Räume des ECC nur für gelegentliche Meetings benutzt werden, so müssen wir doch gerüstet sein. Wir müssen uns bewusst sein, dass wir mit dem Flugbetrieb im Schaufenster stehen und alles beobachtet wird. Gerade der Fall der Air France A380, die in New York den Delta CRJ-700 um 90 Grad gedreht hat, zeigt dies exemplarisch. Welch ein Zufall, dass da gerade einer am Filmen war. Wer filmt denn Flugzeuge in der Dunkelheit, die so weit weg sind? Und eine halbe Stunde später sieht es die ganze Welt. Man wird Bilder eines Unglücks von uns im Internet sehen, bevor wir hier im ECC die Arbeit aufnehmen können.

«RS»: Was ist Dir wichtig? Was wünschst Du Dir zum Schluss?

M.K.: Ich möchte, dass wir uns der Wichtigkeit der ERO weiterhin so bewusst bleiben wie jetzt. Es sollen sich möglichst viele Kolleginnen und Kollegen innerhalb der Swiss mit der Thematik auseinandersetzen und sich dafür interessieren. Wir können uns mit dem Emergency Response Management gut vorbereiten. Wenn die Emergency eintritt, können wir nur noch «responden».

Ich trainiere noch so gerne und noch so oft im Trockenen und erfreue mich an Vulkanausbrüchen, solange niemand physisch und wirtschaftlich zu Schaden kommt. Ich wünsche mir aber, dass ich, solange ich hier die Verantwortung habe, nie den Ernstfall eines Flugzeugunglücks erleben werde. •



Martin Knuchel wurde 1966 in Basel geboren und wuchs dort auf. Nach seinem Jus-Studium an der Universität Basel arbeitete er als Direktionsassistent in einer japanischen Bank, einem Spital und der Betriebsgesellschaft des Fussball-Clubs Zürich. 1995 trat er als Flight Attendant in die Swissair ein, wurde M/C und übernahm Führungsaufgaben in der Linienorganisation. Zuletzt war er Senior Manager Cabin Crew Operations. In dieser Funktion kümmerte er sich intensiv um das Wohlergehen der Cabin Crews und versuchte, als neutraler Vermittler zwischen Arbeitgeber und -nehmer aufzutreten. Oft war er bei operationellen Debriefings nach Vorfällen anwesend.

Für ein halbes Jahr wechselte er in die Abteilung Corporate Development in das Kaizen Office. Seit April 2010 ist er Senior Manager Emergency Response Process Management. Daneben ist er auch immer wieder auf der Strecke als M/C anzutreffen.

Er lebt seit über 25 Jahren als Basler glücklich in Zürich.

Emergency Response der Swiss

In einer Krise wird das Emergency Committee zusammengerufen, das sämtliche nötigen Aktivitäten koordiniert. Die Organisation wird bei periodischen Übungen trainiert und muss innert kürzester Zeit einsatzbereit sein. Verschiedene grosse Ereignisse der Vergangenheit verdeutlichen deren Wichtigkeit.

Text: Jürg Ledermann

Zur Bewältigung von Krisen hat die Swiss einen Corporate Emergency Response Plan. Er berücksichtigt und koordiniert alle nötigen Aktivitäten und ist auch die Arbeitsgrundlage für das Emergency Committee, welches das Swiss-Management in Zeiten der Krise vertritt. Dieser Plan ist im Crisis Management Handbook der Swiss beschrieben und im CrewLink-Offline für interessierte Crew Members ersichtlich. Der CEO überträgt darin dem Head of Flight Operations das Mandat, die Emergency Response Organisation (ERO) der Swiss als Emergency Director zu leiten. Diese Organisation muss die Arbeit jederzeit innert 60 Minuten aufnehmen können.

Betreuung im Vordergrund

Das Emergency Committee (EC) leitet die weltweiten Aktivitäten zur Krisenbewältigung. Dazu zählen hauptsächlich das Koordinieren der Beziehungen und die Zusammenarbeit mit allen relevanten externen Organisationen. Das EC leitet, überwacht und koordiniert sämtliche Aktivitäten der Swiss, die mit dem Unfall oder Vorfall zusammenhängen. Es überwacht auch die Aktivitäten der involvierten Organisationen und Behörden. Es ist dafür verantwortlich, dass alles Notwendige unternommen wird, um die Bewältigung der Krise professionell durchführen zu können. Gerade in einer Krise soll sich die Swiss durch eine starke, bedingungslose und professionelle Führung auszeichnen, sich um die Bedürfnisse der Betroffenen kümmern und mitfühlend und einfühlsam kommunizieren. Nur so sei es möglich, in der Krise Glaubwürdigkeit und Respekt zu bewahren und sich anschliessend wieder gut zu erholen.

Für diese Aufgaben stehen weitere Organisationen der Swiss zur Verfügung. Das Special Assistance Team kümmert sich um die Passagiere und deren Angehörige in der Schweiz und im Ausland, sei es im telefonischen Kontakt oder im direkten Gespräch. Das Crew Emergency Support Center

nimmt dieselben Aufgaben für betroffene Cabin Crew Members und deren Angehörige wahr. Um die Piloten kümmern sich die Flottenchefs. Für sonstige betroffene Angestellte der Swiss ist das Emergency Team der Human-Resource-Abteilung verantwortlich.

Für die Öffentlichkeitsarbeit sind die Spezialisten des Corporate Communications Teams zuständig. Sie informieren auch innerhalb der Swiss laufend über die Vorgänge. Der Legal Helpdesk bereitet zusammen mit Finance etwaige Zahlungen an Passagiere und Angehörige vor und unterstützt die Aktivitäten des Special Assistance Teams. Am Unfallort wird eine Accident Site Organisation aufgezogen, die die lokale ERO unterstützt und ablösen kann.

Zürich und Kenyon

Auch der Flughafen Zürich ist mit zwei Teams vorbereitet. Das Airport Crisis Management Team leitet die Aktivitäten auf dem Flughafen. Die Swiss entsendet zur Koordination der Tätigkeiten einen Abgeordneten in dieses Team. Um die Bedürfnisse der betroffenen Passagiere und Angehörige kümmert sich das Airport Emergency Team, bis die Spezialisten der Swiss vor Ort sind.

Im Auftrag und auf konkrete Anfrage der Swiss bietet die Firma Kenyon Unterstützung bei einer Krise. Kenyon ist ein US-amerikanischer Spezialist in Disaster Management. Sie hat auf der ganzen Welt Basen, von denen aus sie schnell am Einsatzort sein kann. Sie bietet die ganze Palette von Hilfe an, die bei der Bewältigung einer Katastrophe nötig ist: Telefonzentralen, Bewirtschaftung von Nottelefonen oder einer Hotline, Care Team oder Unterstützung vor Ort im Kleinen bis zu groben Aufräumarbeiten inklusive des Einsammelns von Kleinteilen und Fragmenten auf dem Schadenplatz.

In Friedenszeiten unterstützt Kenyon die Swiss beim Training der Medienleute, die in der Krise vor die Kameras und Mikrofone treten. Die Zusammenarbeit läuft schon mehrere Jahre. Auch die Allianzpartner Lufthansa und Austrian Airlines arbeiten mit Kenyon zusammen.

Emergency Command Center

Die Fäden für die Koordinierung sämtlicher Aktivitäten der Swiss laufen im Operations Center (OPC1) zusammen. Dort liegen im ersten Stock, gleich rechts unter der ELS und Dispatch, die Räume des Emergency Command Centers (ECC). Es sind hauptsächlich zwei Sitzungszimmer, die mit mobilen Wänden getrennt sind. Im grösseren steht der Tisch für das Kernteam

des EC. Im Nebenraum werden weitere Spezialisten von unterstützenden Diensten untergebracht (siehe Grafik). Dazu kommt ein weiterer Raum, der als Backoffice dient. Auf der anderen Seite des Gangs können weitere Büros ad hoc dazugenommen werden, um beispielsweise der Corporate Communications mehr Platz vor Ort zu geben.

Martin Knuchel, Leiter des Emergency Response Process Managements, ist für den Zustand und die ständige Bereitschaft des ECC zuständig. Für dessen Inbetriebnahme liegt eine bis ins kleinste Detail ausformulierte Checkliste bereit. Es sollen nicht wertvolle Minuten verschwendet werden, nur weil darauf gewartet werden muss, bis ein Computer hochgefahren ist oder die Kabel für die Mikrofone angeschlossen sind.

Knuchel ist zudem der Wächter über die Alarmorganisation und scheut nicht davor zurück, auch einmal während der Ferien einen Probealarm durchzuführen. An Nicht-Bürotagen muss innert 120 Minuten nach Auslösung des Alarms eine Person jeder Fakultät im ECC anwesend sein. Selbst an einem schönen Wintertag – Alarm am Samstag um 14 Uhr – hätte es funktioniert, so Knuchel zufrieden.

In seinen Zuständigkeitsbereich fällt auch die Ausbildung von neuen Mitarbeitern, die mit der ERO in Kontakt kommen. Sie müssen genau über ihre Verantwortung und Aufgaben Bescheid wissen und trainiert werden. Auf Basis der Crisis Management Handbooks sind sämtliche Prozesse vorbereitet. Auch ausgewählte Mitarbeiter der Aussenstationen werden trainiert und zu diesem Zweck regelmässig nach Zürich geholt. Nicht zu vergessen seien die 400 Freiwilligen des Care Teams, meint Knuchel.

Um die Kenntnisse aller Beteiligten auf einem guten Stand zu halten und die Abläufe der ERO zu trainieren, werden periodische Übungen und Refresher durchgeführt. In friedlichen Zeiten finden laut Knuchel zwei Übungen pro Jahr statt. Dabei wird das ganze Emergency Committee mittels Alarm zusammengerufen und muss sich einem möglichst realistischen Szenario aus dem fliegerischen Alltag stellen. Regelmässig werde die Edelweiss involviert, weil die Swiss auch für sie die ERO führe, so Knuchel.

ERO im Wandel der Zeit

Seit der Gründung der Swissair beschäftigten sich Leute mit Krisen in der Fliegerei. Früher gab es auch mehr Unfälle als heutzutage. Schon damals waren die drei grossen C des Krisenmanagements präsent: Command, Care, Communication. Unter diesem Motto wird auch das Emergency Command Center der Swiss betrieben. Eine neue Dimension in der Krisenbewältigung

tat sich für die Fluggesellschaften nach drei grossen Unglücken auf: 1983 der Abschuss des Korean-Air-Flugs KAL007 bei Sachalin, Russland; 1988 der Anschlag auf den PanAm-Flug PAA103 über Lockerbie, Schottland; 1996 die Explosion einer B-747 der TWA vor Long Island, New York.

Zum ersten Mal organisierten sich nach dem Abschuss der Korean-Air-Maschine die Hinterbliebenen in Angehörigen-Organisationen. Man gab sich nicht mehr einfach der Betroffenheit hin, sondern begann sich zu wehren und ging gegen die Airlines los. Gerade wenn US-Amerikaner betroffen waren, fand sich schnell juristische Unterstützung. Die Auszahlung von Entschädigungsgeldern habe den Betroffenen nicht mehr gereicht, wie Knuchel im Gespräch betont.

Erst mit dem Schaffen einer Organisation, die sich mit dem Management der Krise befasste, konnten sich die Fluggesellschaften den neuen Anforderungen stellen. Denn mit der unglaublichen Präsenz in den Medien stand viel auf dem Spiel: moralisch, finanziell und auch betreffend des Images.

Die Swissair begann 1997 neben der ERO auch das Care Team aufzubauen. Nur ein Jahr später sollte es nach dem tragischen Absturz der SWR111 einem harten Test unterzogen werden. Damals waren ein Teil der ERO im OPC1 und andere Organisationseinheiten im Balsberg untergebracht. Nach dem Halifax-Unglück wurden diese zusammengefasst und die Räumlichkeiten im OPC eingerichtet. Roland Schwendeler war während rund zehn Jahren die treibende Kraft und begleitete den Auf- und Ausbau der ERO bis letztes Jahr, als er wohlverdient in Pension ging.

Vorschriften und Unterstützung

Mittlerweile regeln viele Vorschriften von Gesetzgebern und Organisationen die Notwendigkeit, den Auftrag und Organisationsgrad von ERO und Care Teams. So dürfen zum Beispiel nur diejenigen Airlines in die USA fliegen, die gemäss dem «Family Assistance Act» ein Care Team haben und Notfallzentralen betreiben können. Das IOSA-Audit, das im Januar bei der Swiss stattfand, befasste sich auch mit der ERO. Da wurde nicht nur geprüft, ob es Räumlichkeiten für die ERO hat, sondern auch, wie diese ausgerüstet sind, ob die benötigten Dokumentationen vorhanden sind und wie der Trainingsplan für die verschiedenen Teilnehmer aussieht.

Auch die Airline-Allianzen stellen ihren Mitgliedern bezüglich ERO Anforderungen und überprüfen diese regelmässig. In der Star Alliance ist die Swiss für Notfalldienste im Gebiet der Schweiz und Frankreichs verantwortlich. Zum Beispiel war die Swiss für die Air-Canada-Maschine zuständig, die

nach den schweren Turbulenzen in Zürich landete. Die Swiss kann dafür auf die Unterstützung der Allianz-Mitglieder zählen, wenn einem ihrer Flugzeuge ausserhalb ihres eigenen Zuständigkeitsgebiets etwas zustösst. •

Grundlagen der Pensionskasse

Gerade in der aktuellen Diskussion um einen neuen GAV ist die Pensionskasse der Piloten ein viel besprochenes Thema. Für junge First Officer liegt der Ruhestand noch in weiter Ferne. Es lohnt sich aber, die berufliche Vorsorge zumindest in den Grundsätzen zu kennen und über die Rentensituation informiert zu sein, so wie wir uns jetzt für den aktuellen Lohn interessieren.

Text: Tobias Mattle

Der Mensch lebt im Hier und Jetzt. Was morgen passiert, mag uns vielleicht noch interessieren. Auch der Dienstplan für den Monat gibt Anlass zum Nachdenken und Diskutieren. Die Ferien müssen für das kommende Jahr noch eingetragen werden. Über den Zeithorizont von einigen Monaten, in Ausnahmefällen einigen Jahren, schaut aber kaum ein Mensch hinaus. Unser Rentensystem ist hingegen darauf aufgebaut, dass wir heute für die Zukunft sparen und im Alter ein Leben in Würde und Ehre führen können. Oder wie es der Gesetzgeber formuliert: «Fortführung der gewohnten Lebenshaltung [...] in angemessener Weise ermöglichen».

Besonders die jungen Piloten interessieren sich eher für den aktuellen Lohn als für die Rente, deren Äufnung noch mehrere Krisen überstehen muss und frühestens in 30 Jahren ausbezahlt wird. Zudem ist der ausbezahlte Lohn ein Faktum. Ein festgelegter Betrag, der monatlich auf dem Konto erscheint und nach Lust und Laune ausgegeben werden kann. Einmal jährlich bekommen wir jedoch Post von der Pensionskasse, in der ein Betrag steht, der uns möglicherweise in vielen Jahren ausbezahlt wird. Es ist deshalb verständlich, dass wir uns damit weniger auseinandersetzen als mit dem aktuellen Einkommen. Doch ein Blick hinter die Kulissen lohnt sich, und wer das Leistungsreglement nicht kennt, sollte es sich als Abendlektüre vielleicht einmal gönnen.

Drei-Säulen-System

Die Schweiz baut auf ein sogenanntes Drei-Säulen-System, um die Altersvorsorge zu garantieren. Die erste Säule, die staatliche Vorsorge, besteht aus der AHV/IV/EO/ALV. Die Alters- und Hinterbliebenenversicherung (AHV) wurde 1948 gegründet und dient dazu, den Erwerbsausfall aus Gründen des Alters oder des Todes zu minimieren und garantiert das Existenzmi-

nimum. Der Bund beschreibt dies wie folgt: «Die laufenden Renten werden durch die sogenannte aktive Bevölkerung finanziert». Anders ausgedrückt bedeutet dies, dass mit den aktuellen Einnahmen die laufenden Kosten bezahlt werden. Solidarisch bezahlt die jüngere Generation die Kosten der Rentner, und die besser verdienende Schicht finanziert durch das Umlageprinzip Versicherte mit tieferem Gehalt.

Im Gegensatz dazu steht die berufliche Vorsorge oder auch zweite Säule. Jeder Arbeitnehmer ist bei einer Vorsorgeeinrichtung versichert und bezahlt zusammen mit dem Arbeitgeber einen gewissen Prozentsatz seines Lohns auf ein von der Vorsorgeeinrichtung verwaltetes Konto ein. Nur was ich spare, erhalte ich später auch wieder in Form einer Rente.

Die dritte Säule, die private Vorsorge, ermöglicht es, über die obligatorische Versicherung hinaus weiteres Alterskapital zu sparen. Es gibt viele Möglichkeiten der privaten Vorsorge, die meistens vom Staat in Form von erheblichen Steuererleichterungen gefördert werden.

Angemessenheit

Bei der Vorsorge gibt es aber nicht nur ein gesetzliches Minimum, sondern auch ein Maximum. Um dem Gesetz zu entsprechen und die «Fortführung der gewohnten Lebenshaltung» zu garantieren, soll niemand im Alter unter der Armutsgrenze leben. Gleichzeitig soll die Rente aber auch den letzten Lohn nicht überschreiten, weshalb das Gesetz vorschreibt, dass der Vorsorgeplan der Angemessenheit entsprechen muss. Zum einen darf die reglementarische Leistung 70 Prozent des letzten Lohnes nicht übersteigen, zum anderen darf der Beitrag an die Pensionskasse pro Jahr nicht 25 Prozent des Jahreslohns überschreiten. So ist die Leistung sowohl bei der Rente wie auch bei den Beiträgen limitiert.

Dieses Gesetz gilt für einen Lohn, der den oberen Grenzbetrag von momentan 83 520 Franken nach Artikel 8 Absatz 1 BVG nicht übersteigt. Für Personen, die über ein höheres Erwerbseinkommen verfügen, gilt Absatz 3: «... betragen gemäss Berechnungsmodell die Altersleistungen aus der beruflichen Vorsorge und der AHV zusammen nicht mehr als 85 Prozent des letzten versicherbaren AHV-pflichtigen Lohns oder Einkommens».

Anders ausgedrückt bedeutet dies, dass die AHV und die berufliche Vorsorge gemeinsam nicht mehr als 85 Prozent des letzten Einkommens vor der Pensionierung überschreiten dürfen. Junge First Officer, die ihre gesamte berufliche Laufbahn bei der Swiss absolvieren, kommen auf einen Wert von rund 79 Prozent. Man neigt nun zur Ansicht, dass dieser Wert nicht

weit vom gesetzlichen Maximum entfernt ist. Mit dem aktuellen Pensionierungsalter von 58 müssen wir Piloten jedoch sieben Jahre bis zum ordentlichen AHV-Alter überbrücken. In dieser Zeit erhält der oben genannte First Officer nur noch rund 62 Prozent des letzten Salärs. Es ist deshalb ratsam, bereits früh in eine private Vorsorge zu investieren, die diesen starken Einschnitt im Einkommen verringert.

Individuelles Beitragskonto

Jeden Monat geht ein gewisser Prozentsatz des Lohns auf das individuelle Beitragskonto (IBK). Wie bereits angesprochen, verfügt jeder Versicherte im Gegensatz zur ersten Säule in der beruflichen Vorsorge über ein eigenes Vorsorgekonto, das nur dem Zweck der späteren Rente dient. Jedes Jahr häuft sich das Altersguthaben an und wird verzinst. Im Moment liegt der Mindestzinssatz, der vom Gesetzgeber vorgegeben ist, bei 2 Prozent.

Der Stiftungs-Zinssatz wird vom Stiftungsrat jährlich im Nachhinein festgelegt. Je nach Situation der Pensionskasse und Geschäftsgang wird das Altersguthaben mit 2 oder mehr Prozent verzinst. Für das Jahr 2009 wurde ein Stiftungs-Zinssatz von 2,5 Prozent festgelegt. Was auf den ersten Blick wie eine minimale Verbesserung aussieht, hat besonders für Versicherte, die schon ein höheres Altersguthaben angespart haben, eine grosse Wirkung. Für alle Berechnungen der späteren Rente ist das Altersguthaben, das auf dem IBK gutgeschrieben ist, massgebend.

Das Leistungsreglement unserer Pensionskasse sieht vor, dass für jedes IBK eine Schattenrechnung geführt wird. Diese hat den Zweck, das IBK mit dem gesetzlichen Minimum zu vergleichen und so zu erkennen, ob mit dem aktuellen Reglement das gesetzliche Minimum eingehalten werden kann.

Sparziel

Da nicht jede Person beim Eintritt in das Berufsleben gleich alt ist und gerade die First Officer im ersten Dienstjahr ganz unterschiedliche Jahrgänge haben, ergeben sich Unterschiede im Altersguthaben. Dadurch tun sich auch grosse Unterschiede bei der Rentenleistung auf. Ein First Officer, der fünf Jahre später ins Berufsleben eintritt als ein 25-Jähriger, kann durch Zins und Zinseszins ein um rund 20 Prozent tieferes Altersguthaben haben.

Zur Berechnung der Zielgrösse des IBK gibt es das Sparziel. Dieses sagt aus, wie viel Kapital auf dem IBK vorhanden sein sollte, um die reglementarische Rentenleistung zu erhalten. Solange das Sparziel kleiner ist als das aktuelle Guthaben auf dem IBK, ist es nicht möglich, durch einen Einkauf

das IBK zu vergrössern. Sollte das Sparziel hingegen grösser sein als das IBK, so ist es möglich und ratsam, möglichst früh einen Einkauf zu tätigen. Der Zins und Zinseszins, der sich über 20 bis 30 Jahre ansammelt, ist beachtlich.

Hat eine Person vor dem Eintritt in die Swiss bereits bei einem anderen Arbeitgeber gearbeitet, so verfügt er bereits über ein IBK bei einer anderen Pensionskasse. Beim Austritt aus dem vorherigen Anstellungsverhältnis wird dieses Kapital auf Veranlassen des Arbeitnehmers bis zum Sparziel nach Anhang 1 des Leistungsreglements in die Stiftung eingebracht. Derjenige Anteil, der das Sparziel übersteigt, wird nicht dem IBK gutgeschrieben. Der Versicherte wählt, in welcher gesetzlich zulässigen Form er den Vorsorgeschutz für denjenigen Teil des Kapitals, welcher das Sparziel übersteigt, erhalten will. Sofern der Versicherte keine Entscheidung trifft, wird das überschüssige Kapital einem Freizügigkeitskonto gutgeschrieben.

Rentenberechnung

Nachdem der Versicherte sein Guthaben auf dem IBK angehäuft hat, kommt irgendwann der Tag, an dem er aus der Erwerbstätigkeit ausscheidet und Anspruch auf Altersleistung hat. Im Moment liegt das minimal gesetzlich zulässige Pensionierungsalter bei 58 Jahren. Der Versicherte hat nun die Qual der Wahl, denn es gibt mehrere Möglichkeiten der Auszahlung. So ist es möglich, das Guthaben in einem einmaligen Alterskapital, einer lebenslänglichen Altersrente, einer Überbrückungsrente oder einer Kombination davon zu beziehen. Für die minderjährigen Kinder beziehungsweise Kinder in Ausbildung bis Alter 25 gibt es zusätzlich zur Altersrente noch eine Alterskinderrente.

Der einfachste Fall ist das einmalige Alterskapital. Dabei wählt der Versicherte, dass das Guthaben des IBK einmalig ausbezahlt wird. Nach der Auszahlung des Alterskapitals hat der Versicherte keinen Anspruch auf weitere Rentenzahlungen durch die Vorsorgestiftung. Die Gefahr bei dieser Auszahlungsform liegt auf der Hand: Was tun, wenn am Ende des Geldes noch viel Leben übrig ist?

Die Variante der lebenslangen Rente wird mit dem Umwandlungssatz berechnet. Dieser richtet sich nach dem Alter des Versicherten und dem Alter des Ehegatten und findet sich im Leistungsreglement. Dieser Betrag wird, verteilt auf zwölf Monate, jeweils am Ende des Monats ausbezahlt. Der Gesetzgeber schreibt bei einer ordentlichen Pensionierung im 65. Altersjahr einen Mindestumwandlungssatz von 6,8 Prozent vor. Piloten haben bei

einer Pensionierung im Alter von 58 und bei gleichem Alter des Ehegatten einen Umwandlungssatz von 5,249 Prozent und Pilotinnen einen Umwandlungssatz von 5,138 Prozent. Das Guthaben auf dem IBK zum Zeitpunkt der Pensionierung wird mit dem Umwandlungssatz verrechnet und ergibt so die jährliche Rente, die bis an das Lebensende ausbezahlt wird.

Eine Überbrückungsrente ist besonders bei Personen, die vor dem ordentlichen AHV-Pensionierungsalter in Rente gehen, von besonderer Bedeutung. Diese Rente deckt die Lücke, die entsteht, da vor dem 65sten Altersjahr keine AHV-Rente ausbezahlt wird. Steuerrechtlich darf die Überbrückungsrente nicht das 1,5-fache der maximalen AHV-Rente übersteigen. Nachteil der Überbrückungsrente ist, dass ein Teil des Altersguthabens benützt wird, um die Überbrückungsrente zu finanzieren. Dies wiederum fehlt in der Verzinsung für spätere Rentenzahlungen. Deshalb erscheint eine Überbrückungsrente im ersten Augenblick sehr teuer. Lässt sich der Versicherte eine Überbrückungsrente auszahlen, so wird diese mit dem Barwertfaktor multipliziert und das Altersguthaben wird um diesen Betrag verringert. Eine kurze Rechnung zeigt den beachtlichen Einschnitt: Die maximale AHV-Altersrente beträgt im Moment 27 840. Lässt der Versicherte sich diese Summe über sieben Jahre bis zum ordentlichen Rentenalter auszahlen, so muss der Betrag mit 6,373 multipliziert werden. Daraus ergibt sich, dass das Altersguthaben um 177 424 Schweizer Franken vermindert wird. Dies wiederum reduziert die Altersrente deutlich.

Hat der Versicherte Kinder, die im Falle seines Todes eine Waisenrente geltend machen könnten, hat er Anspruch auf eine Alterskinderrente in der Höhe von 5 Prozent der Altersrente pro Kind.

Umwandlungssatz

Wie bisher dargestellt, besteht die berufliche Vorsorge aus einer Vielzahl von Prozenten und Rechnungen. Besonders der Umwandlungssatz hat aber eine besondere Bedeutung, da er doch die Höhe der jährlichen Rente beziffert. Der Umwandlungssatz ist die Zahl, die unsere mittlere Lebenserwartung widerspiegelt. Wer die Rechnung mit dem eigenen Altersguthaben macht, kommt auf eine Lebenserwartung von knapp 80 Jahren. Dies entspricht ziemlich genau der Lebenserwartung des Mannes in der Schweiz.

Die Frage stellt sich, wie der Umwandlungssatz in Zukunft aussehen muss. Wollen wir der steigenden Lebenserwartung – die Lebenserwartung des Mannes hat in den letzten fünf Jahren um über ein Jahr zugenommen – Rechnung tragen, so muss der Umwandlungssatz tiefer gesetzt werden,

was eine kleinere jährliche Rente zur Folge hätte. Daraus ergibt sich, dass das Altersguthaben dementsprechend grösser werden muss, damit die Renten in absoluten Zahlen gleich bleiben. Wir können durch längeres Arbeiten das Altersguthaben stark verbessern, allerdings sind uns aus gutem Grund beim Rentenalter rechtliche Grenzen gesetzt. Daher sind nur bessere Zinsen oder höhere Beiträge ein Mittel, die Renten auf einem Mass zu halten, das die «Fortführung der gewohnten Lebenshaltung» ermöglicht.

Technische Rückstellungen

Wie bereits angesprochen, leben die Menschen immer länger. Die durchschnittliche Lebenserwartung widerspiegelt nur die aktuelle Momentaufnahme für die gesamte Bevölkerung der Schweiz. Was aber, wenn bei der Vorsorgestiftung des Cockpit-Personals II die Versicherten älter werden als angenommen? Oder wenn ein aktiv Versicherter stirbt, keine Beiträge mehr bezahlt, die Witwe jedoch Anrecht auf eine Witwenrente hat? Die Versicherung ist angehalten, Rückstellungen zu generieren, um diese Fälle abzudecken. Die Vorsorgestiftung des Cockpit-Personals II hält in ihrer Jahresrechnung für 2009 fest, dass die technischen Rückstellungen 8,9 Millionen Schweizer Franken betragen. Diese Summe dient dazu, kurzfristige Ausfälle zu decken. Kommt es zu einem grösseren Ausfall, ist jeder Versicherte durch die Risikoversicherung versichert. Eine sogenannte Stopp-Loss-Versicherung deckt grosse Ausfälle. Ähnlich wie beim Selbstbehalt einer Krankenkasse deckt die Vorsorgestiftung kleine Ausfälle über die Risikoprämien-Einnahmen und die technischen Rückstellungen, grosse Ausfälle hingegen über die Risikoversicherung.

Wie eine Unterdeckung entsteht

Die stellvertretende Geschäftsführerin der Swiss-Vorsorgestiftung für das Cockpit-Personal II, Frau Bice Bianco, bestätigt, dass häufig Anfragen auftauchen, welche die Unterdeckung oder die grossen Schwankungen im Alterskapital betreffen. «Für diese Anfragen gibt es immer logische Erklärungen. Vielfach hat sich die Situation des Versicherten geändert. Sei dies ein Teilzeitvertrag, die Finanzierung von Wohneigentum oder eine Änderung der privaten Situation, die Folgen für die Pensionskasse sind sofort zu sehen.» Durch einen Teilzeitvertrag ändert sich die Einkommenssituation, die Simulation des Alterskapitals wird aber immer noch mit dem Lohn einer Vollzeitstelle berechnet. Dies wird gemacht, damit der Versicherte selbst die Möglichkeit hat, die Unterdeckung auszugleichen und trotz Teilzeitstelle in

der Rente keine Minderung spüren würde.

Im ersten Jahr fehlt nur die Differenz zwischen dem Beitrag, um das Sparziel zu erreichen, und dem tatsächlich einbezahlten Beitrag. Ab dem Folgejahr fehlen aber auch die Zinsen, weshalb es zu einer immer grösseren Unterdeckung kommt (siehe Grafik Seite 21). Schwankungen erlebt man deshalb, weil die tatsächlichen Zinsen in guten Jahren über dem berechneten Zinssatz von 2 Prozent liegen und die Unterdeckung deshalb wieder kleiner zu werden scheint.

Dritte Säule versus Zusatzsparplan

Die dritte Säule, beziehungsweise, genauer gesagt, die Säule 3a, ist aufgrund der steuerlichen Vorteile bekannt. Das Gesetz schreibt zur Abzugsberechtigung von den direkten Steuern Folgendes: «Jährlich bis 8 Prozent des oberen Grenzbetrages nach Artikel 8 Absatz 1 BVG, wenn sie einer Vorsorgeeinrichtung nach Artikel 80 BVG angehören». Da die Piloten in einer Vorsorgeeinrichtung nach Artikel 80 BVG versichert sind, ist der maximale Betrag, der den Steuern abgezogen werden kann, 8 Prozent des oberen Grenzbetrages. Dieser liegt, wie erwähnt, bei 83 520 Schweizer Franken, wovon 8 Prozent 6682 Schweizer Franken betragen. Somit ist dieser Betrag die maximale Summe, die von den direkten Steuern abgezogen werden kann.

Solange dieser Betrag in einer gebundenen Vorsorge einer Vorsorgestiftung nach Artikel 80 BVG angelegt ist, kann er abgezogen werden. Da Banken offensiver Werbung für ihre 3a-Konten betreiben, ist die weitläufige Meinung oft, dass nur Beiträge in ein solches Konto zur Steuerersparnis führen. Es ist aber auch möglich, den Maximalbetrag von 6682 Schweizer Franken auf mehrere Vorsorgeeinrichtungen zu verteilen. Die steuerlichen Vorteile gelten auch für den Zusatzsparplan der Vorsorgestiftung für das Cockpit-Personal II. Beim Zusatzsparplan zahlt der Versicherte 4,5 Prozent des versicherten Salärs auf ein separates Konto der Vorsorgestiftung ein. Mit dem Zusatzsparplan kann unabhängig vom maximal zulässigen Betrag für die Säule 3a steuerbegünstigt für das Alter angespart werden. Um im Jahr den Maximalbetrag von 6682 Schweizer Franken zusätzlich auszuschöpfen, bietet sich ein Vorsorgekonto 3a bei einer Bank als ideale Ergänzung dazu an. Laut Urs Ackermann, Geschäftsführer der Swiss-Vorsorgestiftung für das Cockpit-Personal II, sind die Vorteile der Verteilung schnell aufgezählt: «Die Freizügigkeitskonti bieten mit einer Vorsorgelösung bei einer Bank eine ideale Risikoverteilung an. So wird nicht das gesamte Vermögen der privaten Altersvorsorge auf eine Institution gelegt.»

Zukunftsweisende Rente

Wichtig ist und bleibt für die jüngere Generation, dass sie sich für die Zukunft interessiert und den Versicherungsausweis nicht einfach als einen Zettel Papier hinnimmt. Wir müssen uns dafür interessieren, wie die Leistungen im Alter aussehen, und uns überlegen, wie die Zukunft aussieht. Eine Änderung im Arbeitsleben oder auch in der privaten Situation, beispielsweise durch eine Heirat, kann markante Änderungen in der Altersrente haben. Um sich dieser Fakten aber bewusst zu sein, muss das System Pensionskasse in den Grundzügen verstanden werden, und ich hoffe, mit diesem Artikel den einen oder anderen Piloten dazu angeregt zu haben, das Leistungsreglement und die gesetzlichen Grundlagen in einer ruhigen Minute selbst einmal zu studieren. Es geht dabei um nicht weniger als um die Frage, ob die «Fortführung der gewohnten Lebenshaltung [...] in angemessener Weise» nach der Pensionierung ermöglicht wird. •

Civilized Thinking

Allerlei Nachhaltiges

In einem nichtpolitischen Bulletin aus dem Chefpilotenbüro war kürzlich zu lesen, auf den Genuss der im Rahmen des Passagierverpflegungsangebots servierten Zuger Kirschtorte sei cockpitseitig im Sinne von OMA und Uniformreglement wie auch aus Gründen der Suchtprävention sowie der Leberhygiene gefälligst zu verzichten. Nun hatte ich aber unlängst während einer Privatreise in Zivil die günstige Gelegenheit, im Selbstversuch das riskante Experiment der Kirschtortenkonsumation auf einer Kabinenhöhe von knapp 7000 ft (2130 m) zu wagen. Zur Sicherheit hatte ich mir die Sitzgurte noch enger als üblich um den Bauch gezurrt und den M/C vorgängig über mein gewagtes Ansinnen diskret unterrichtet. Das erschreckende Resultat meiner Feldstudie, d.h. die festgestellte körperliche Veränderung nach dem Verzehr der hochprozentigen Torte: Nichts, null, nada. Ich war ziemlich erstaunt, nein, regelrecht schockiert, dass mein Körper auf die Zufuhr der toxischen Substanz in dieser konzentrierten Form nicht stärker reagiert hatte. Mein Stoffwechsel muss von den lediglich (und erst noch lächerlich kleinen) etwa drei wöchentlichen Alkoholeinheiten schon dermassen abgehärtet und immunisiert sein, dass er die Zufuhr eines ethanolgetränkten Kuchens schon gar nicht mehr ans Hirn weiterleitet. Wenn das nur mein Vertrauensarzt nicht liest.

Schon am darauf folgenden Wochenende stand in der Sonntagspresse fett auf dem Titelblatt: **Swiss macht Pilotversuch mit Bio-Treibstoffen**. Sofort fühlte ich mich ertappt, wohl heimlich beobachtet bei meinem Experiment und bei der Zeitung denunziert! Einigermassen beruhigt las ich dann allerdings weiter, dass es sich beim Versuch nicht um meinen eigenen handelte, sondern dass es vielmehr um die Absicht ging, künftig statt des immer teurer werdenden Erdöls allerhand andere brennbare Stoffe in die Flügeltanks zu füllen, um die raren fossilen Vorkommen zu sparen, sowie um die Frage, ob der Gebrauch von Ethanol ethisch überhaupt vertretbar sei, verbrenne man damit nämlich eine Flüssigkeit, welche in Schwellenländern durchaus der Ernährung oder zumindest dem Genuss diene, man denke nur an den Caipirinha-Konsum in Brasilien. Nachdem auch die geplante Umrüstung von Flugzeugen zum eigentlich sehr effizienten Atomantrieb nach neuesten Erkenntnissen nicht mehr ganz opportun sei, bleibe wohl nur noch der Ausweg in die Bio-Nachhaltigkeits-Ecke. Diesen Weg zeigen auch die Versuche der Herren «Heissluft» Piccard und «Jetman» Rossy, die

mit Hilfe von Solarzellen, Raketenantrieben (immerhin mit 20% Bio-Ethanol aus dem eigenen Komposthaufen!) und finanzkräftigen Sponsoren interessante Alternativen in der aeronautischen Fortbewegung aufzeigen, obwohl bezüglich Payload und Reichweite noch ein gewisses Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Immerhin ist die Überquerung des Ärmelkanals respektive des Röstigrabens schon mal ein ermutigender Anfang.

Wenn wir einmal nur etwa dreissig Jahre vorausblicken, also ins Jahr 2041: Die fossilen Brennstoffe gehen langsam aber sicher zur Neige und die letzten paar Hektoliter werden gerade in den Zentralheizungen verheizt. Statt des teuren Kerosins leert man inzwischen Zuckerrohrschnäpse, destillierten Kompost und komprimierte Biogase aller Art in die Flugzeugtanks. Die Passagiere werden angehalten, ihre Vorräte an Spirituosen mitzubringen, die Kanister mit abgelaufenen Pommes-Frites- und Olivenölen, die weihnächtlichen Kerzenwachsreste, ihre verleiteten Parfums und Aftershaves. Es riecht recht gut in Flughafennähe. Innerschweizer können zudem ihre ausgepressten Zuger Kirschtorten abgeben, und Landwirte aus der Umgebung werden höflich gebeten, für ein angemessenes Entgelt die Methandämpfe ihrer geblähten Kühe in möglichst luftdichter Verpackung an den Flughafen zu bringen.

Auch jetzt, im Jahr 2041, gibt es übrigens immer noch keinen neuen GAV. Man erinnert sich noch schwach: Nach dem damaligen einjährigen Vermittlungsversuch (2011/2012) bei der Kantonalen Einigungsstelle, einem darauf folgenden 17-monatigen Verhandlungswiederaufnahmegesuch bei der Regionalen Arbeitskampfvermittlung, einem dreijährigen Schlichtungsprozess beim Eidgenössischen Bundesarbeitsgericht folgte schon bald die immer noch andauernde Langzeitberatung beim European Institute for Industrial Conflict. Dazwischen natürlich auch wiederholte Teilnahmen an einigen der zahlreichen Konfliktlösungsstrategieseminare bei in- und ausländischen, nicht ganz billigen Consultants und CRM-Experten. Geld und Zeit dürfen keine Rolle spielen bei einem Thema von so elementarer Bedeutung.

Dank dem Stockholm-Syndrom haben sich die beiden Verhandlungsteams in der Zwischenzeit wenigstens zu respektieren gelernt, ja gar zu schätzen, in einzelnen Fällen ist es sogar zu Liebesbeziehungen gekommen (natürlich ist bei beiden Teams nur noch je ein Teilnehmer der ursprünglichen Runde dabei; jüngstes Mitglied ist die Grossnichte eines damaligen Delegationsleiters, dem die positive Wahnachricht soeben ins Altersheim überbracht worden ist). Man freut sich jeweils richtig auf die nächste Verhandlungs-

runde und ist entsprechend glücklich, wenn es noch möglichst lange keinen Abschluss geben wird. Als nächster Termin ist gerade (Herbst 2041) ein kombinierter Mediations- und Meditationskurs bei einem berühmten Guru in einem indischen Ashram nahe Goa gebucht worden. Für die Anreise wird man allerdings ein Segelschiff chartern müssen, weil für einen Flug einfach nicht mehr genug Kirschtorten vorhanden sind.

pk2@bluemail.ch

Was macht eigentlich ... Ueli Erb?

Vom Steuerknüppel ins Steueramt – ein nicht alltäglicher Weg. Ueli Erb entschied sich für diesen Wechsel und berichtet der «Rundschau» von seinem ungewöhnlichen Werdegang.

Interview: Peter Tilly

Als hätte ich während des Kapitänskurses nicht schon genug zu tun, flatterte Anfang des Jahres auch noch die Steuererklärung ins Haus. Vier Hauptseiten, unzählige Beilagen und ein Stapel Belege passen nach Beendigung der Arbeit nur knapp in den mitgelieferten Briefumschlag. Ich kann nicht beziffern, wie viele Stunden ich jeweils aufwende, bis die Zahlen am richtigen Ort, die Belege in der korrekten Reihenfolge und die Unterschriften an den notwendigen Stellen sind. Es dürften mehrere Stunden sein. Doch was macht mein Gegenüber damit? Wie viel Zeit wendet der Steuerfachmann auf, um die Korrektheit meiner Angaben zu überprüfen? Diese Fragen stellte ich Ueli Erb, Angestellter beim kantonalen Steueramt in Zürich. Ueli flog bei der Swissair und der Swiss in den Jahren 1998 bis 2004 als First Officer auf der Airbus-Flotte.

Als fachliche Verstärkung gesellte sich Oliver Senn dazu. Oliver, der im Organigramm der AEROPERS als Spezialist für Steuerfragen aufgeführt ist, brachte Rekrut Erb vor fast zweiundzwanzig Jahren die Geheimnisse der militärischen Grundregeln bei. Einem interessanten und lustigen Abend stand nichts im Wege.

«Rundschau»: Der Abend geht auf meine Rechnung, kann ich das von den Steuern abziehen?

Ueli Erb: Kommt auf Dein Spesenreglement an.

«RS»: Das ist eine ähnlich ausweichende Antwort, wie ich sie häufig bei Checks brauche, wenn ich um die Antwort verlegen bin ...

U.E.: Das Spesenreglement der Swiss-Piloten wurde durch das Steueramt des Kantons Basel-Stadt abgesegnet und hat in der ganzen Schweiz Gültigkeit. Das ist sicherlich nicht zu Euren Ungunsten. Darum eine klare Antwort auf Deine Frage: Nein, das kannst Du nicht.

Dank dieser etwas provokativen Anfangsfrage sind wir schon mitten in den

Steuerfragen. Eigentlich wollte ich zuerst mehr über die Privatperson Ueli erfahren, doch das hat noch Zeit.

«RS»: Immer wieder zu reden geben bei den Steuern die legalen Abzüge. Bis Ende der 90er Jahre existierte ein spezielles Reglement, das die Abzüge für Piloten definierte. Das war für beide Seiten einfacher und auch nachvollziehbar. Plötzlich wurde dieses nicht mehr akzeptiert. Warum dieser Philosophiewechsel?

U.E.: Die speziellen Regelungen für einzelne Berufsgruppen mussten auch im Kanton Zürich im Rahmen der Steuerharmonisierung abgeschafft werden.

«RS»: Die Vereinheitlichung ist zu begrüßen. Doch auch hier gibt es Widersprüche. Warum dürfen wir nicht wie vorgesehen 240 Fahrten an den Flughafen abziehen, sondern nur 180?

U.E.: Auch das ist zu Euren Gunsten. Kaum ein Pilot ohne Zusatzfunktion fährt 180 Mal im Jahr an den Flughafen. Und falls doch, kann er die tatsächlichen Fahrten abziehen. Er muss dies allerdings belegen.

«RS»: Es geht mir nicht darum, wie hoch die richtige Anzahl der Fahrten ist, sondern um das Prinzip. Scheinbar wird hier wieder ein «Sonderzügli» für eine Berufsgruppe gefahren. In der Maske der Steuererklärung erscheint als gegeben die Zahl 240. Ich muss diese aktiv überschreiben und die Zahl 180 einsetzen. Das stört mich, das hat etwas Willkürliches an sich.

U.E.: Das ist nicht willkürlich, sondern entspricht den Tatsachen. Die Steuererklärung bildet das Leben ab, und das Leben ist nicht nur schwarz-weiss. Übrigens wehre ich mich vehement gegen das Vorurteil, dass Piloten besonders hart angefasst werden. Das ganze System hat sich verschärft, und alle Individuen, Berufsgruppen und Interessenverbände werden gleich fair und konsequent behandelt. Noch einmal zu den Fahrten: Teilzeitkräften zum Beispiel werden die abzugsberechtigten Fahrten auch gekürzt. Auch hier mit nachvollziehbarem Hintergrund.

«RS»: Bist Du für die Berufsgruppe der Piloten zuständig?

U.E.: Nein, das machen zwei Kollegen von mir.

«RS»: Demzufolge betreuen zwei Personen alle Steuereinstellungen der Piloten, die im Kanton Zürich wohnhaft sind?

U.E.: Nicht ganz. Die beiden Kollegen der Division Nord betreuen alle Piloten, die im nördlichen Teil des Kantons Zürich wohnhaft sind. Das ist letztendlich auch wieder eine Effizienzfrage. Dank Spezialistenwissen kann der Prozess beschleunigt werden.

«RS»: Und welche Spezialfälle betreust Du?

U.E.: Jeden Tag landet ein kunterbunter Haufen von Steuerdossiers natürlicher Personen auf meinem Pult. Ich bin nicht zuständig für eine bestimmte Gruppe.

«RS»: Wie lange braucht ein Steuerbeamter, um meine Steuererklärung zu sichten?

U.E.: Ungefähr 20 bis 30 Minuten.

«RS»: Kommst Du als Steuerbeamter in den Genuss von Steuerprozenten?

U.E.: (lacht) Nein, leider nicht. Man kann fast sagen, im Gegenteil. Wir Steuerbeamten kommen in ein sogenanntes «spezielles Steuerregister». Das bedeutet nichts anderes, als dass unsere Angaben sehr genau unter die Lupe genommen werden.

Die Zeit verging wie im Flug, und die Serviertochter sorgte dafür, dass wir keinen Durst litten. Nach einem gesunden Quantum an Ittinger wechselten wir das Lokal. Ueli reservierte einen Tisch im «Schäfli» am Oberen Graben. Keine Sushi oder Thai-Suppen, sondern gutbürgerliche Küche aus Tschechien. Eine gute Vorbereitung für meine zukünftigen Nightstops innerhalb Europas. Wir bestellten ein Filet Stroganoff mit Rösti, den obligaten gemischten Salat und eine Flasche Rychenberger Barrique aus dem Jahr 2008.

«RS»: Wie kamst Du eigentlich zum kantonalen Steueramt?

U.E.: Während meines Nachdiplomstudiums an der Fachhochschule Winterthur entdeckte ich mein Flair für Zahlen und Buchhaltung. Auf ein Stelleninserat habe ich mich gemeldet und den Job zu meiner Freude auch bekommen.

«RS»: War das Dein erster Job nach Deiner Zeit im Cockpit? Oder anders gefragt: hast Du direkt vom Steuerknüppel ins Steuerbüro gewechselt?

U.E.: Nein, nach meiner Kündigung im Jahre 2004 leitete ich die Filiale der Derendinger AG in St. Gallen. Die Firma Derendinger ist ein Grosshändler

für Autozubehör. Nach zwei Jahren an der Front wechselte ich 2006 in den Hauptsitz als Leiter des Product Managements.

«RS»: Bist Du der Fliegerei noch in irgendeiner Form verbunden?

U.E.: Und wie! Einen grossen Teil meiner Freizeit investiere ich in den Segelflug. Entweder ziehe ich mit dem Schleppflugzeug Kollegen oder suche mit dem eigenen Segelflugzeug die beste Thermik. In der Segelfluggruppe Winterthur engagiere ich mich im Vorstand. Als Kassier übrigens, «what else»?

«RS»: Hat es Dich als begeisterter Pilot nie mehr gejackt, in ein Swiss-Cockpit zurückzukehren?

U.E.: Natürlich spielte ich mit dem Gedanken, als die Firma im Jahr 2006 auf mich zukam. Doch als ich die Bedingungen sah, winkte ich schnell ab. Eine allfällige Ablehnung des Angebots sei definitiv, betonte die Swiss in dem Brief deutlich. Genau ein Jahr nach der Absage flatterte das genau gleiche Schreiben wieder ins Haus ...

«RS»: Du hast ein ziemliches Auf und Ab erlebt in Deiner Fliegerkarriere. Was passierte genau?

U.E.: Unsere Klasse (SLS PK-4/94) wurde nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung von der Swissair nicht übernommen. Kaum hatten wir die Lizenzen in der Tasche, standen wir auch schon auf der Strasse. Zusammen mit ein paar Kollegen heuerte ich bei der Air Engadina an und flog auf der DO-328 (Turboprop) meine ersten Stunden im kommerziellen Fluggeschäft. Das Umfeld bei der Air Engadina war für einen Neuling ausserordentlich lehrreich. Wir flogen die gesamte Palette von Flugplätzen an. Vom internationalen Drehkreuz Amsterdam bis zum Charterflug auf abenteuerliche Plätze bot das Streckennetz alles. Im Jahre 1998 brauchte die Swissair wieder Piloten. Ich kündigte bei der Air Engadina und hielt mich ganz vorbildlich an die Kündigungsfristen. Das wurde mir im Nachhinein zum Verhängnis. Entgegen allen Abmachungen wurden die Senioritätslisten wieder neu gemischt. Nicht die vorher ausgehandelte Warteliste kam zum Tragen, sondern das Prinzip «first come, first serve». Nach dem Grounding entschloss ich mich, ein Nachdiplomstudium an der FH Winterthur in Angriff zu nehmen. «Planning without Alternate» schien mir in dieser Situation zu riskant. Als sich die Lage innerhalb der Swiss weiter zuspitzte, stieg ich auf das Angebot der Swiss ein, kündigte und verliess die Fliegerei im Jahre 2004 mit einer Abfindung in der Tasche.

«RS»: War der Wechsel zu einer Airline im Mittleren Osten nie ein Thema für Dich?

U.E.: Nein, auf keinen Fall. So gerne ich ferne Länder bereise, umso lieber lebe ich in der Schweiz. Ich hatte ehrlich gesagt auch keine Lust, Gastarbeiter zu sein.

«RS»: Pflegst Du noch Kontakt zu den ehemaligen Kollegen?

U.E.: Einmal im Jahr trifft sich der harte Kern unserer SLS-Klasse zum Lachsessen. Einige ehemalige Cockpit-Kollegen treffe ich beim Segelflug. Wenn immer möglich, fliege ich mit der Swiss in die Ferien und benutze dabei die Gelegenheit, mit alten Cockpit-Kollegen einen Schwatz zu machen.

«RS»: Wir lassen Dich nicht springen, bevor Du nicht etwas von Deinem Insiderwissen preisgibst. Hast Du einen heissen Steuertipp für uns Piloten?

U.E.: Natürlich: Reicht die Steuererklärung fristgerecht ein!

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch.

Nein, ohne Nachtisch verliessen wir das Lokal nicht. Einmal Palatschinken für die Spezialisten der AEROPERS und einen Eiskaffee für unseren Gast. Es folgten die obligaten Espressi und die Rechnung. Einen ungewohnt tiefen Betrag mussten wir für die leckere Mahlzeit und den ausgezeichneten Wein hinblättern. Preise wie auf dem Lande. Ach ja, wir waren übrigens in Winterthur... •



Ueli Erb wurde 1969 geboren, ist in Bachs aufgewachsen und lebt seit bald zwei Jahrzehnten in Winterthur. Er hat trotz seines Namens, der Herkunft und den Verbindungen in die Autobranche nichts mit dem Erb-Imperium zu tun. Nach einer Berufslehre als Automechaniker begann er das Studium an der HTL in Biel, dem sogenannten «Auto-Tech».

Als «ab initio» trat er in die SLS-Klasse 4/94 ein und absolvierte diese erfolgreich. Nach Abschluss der Ausbildung hatte die Swissair keinen Bedarf an Jungpiloten, und Ueli fand eine Stelle als First Officer auf der DO-328 bei der Air Engadina. Im Jahr 1998 folgte er dem Ruf der Swissair und schulte auf die A320 und später auf die A330 um. Während seiner Copilotenzeit reduzierte er das Arbeitspensum auf 65 Prozent, um ein Nachdiplomstudium als Wirtschaftsingenieur zu absolvieren. Als es der Swiss im Jahre 2003 finanziell schlecht ging, nahm Ueli das Angebot der Swiss an, kündigte und verabschiedete sich 2004 mit einer Abfindung in der Tasche. Nach einem Engagement bei der Derendinger AG wechselte Ueli 2008 zum kantonalen Steueramt in Zürich. Er wohnt in Winterthur-Töss und fliegt in der Freizeit mit seiner DISCUS-B über die Schweizer Alpen.

Eine neue Triebwerksgeneration

Pratt & Whitney rührt die Werbetrommel für ihr neues Triebwerk PurePower PW1000G. Der Airbus 320neo sowie die Bombardier-CSeries-Flugzeuge werden damit ausgestattet. Die Technik ist allerdings nicht so neu, wie man denkt. Pratt & Whitney kündigt trotzdem selbst-sicher an: «This changes everything».

Text: Tobias Mattle

Ab 2014 sollen die Bombardier-CSeries-Flugzeuge die Avroliner von Swiss European ersetzen. Auch wenn es noch einige Zeit dauert, lohnt sich ein Ausblick auf die Technologieerneuerung, die nicht nur die CSeries betrifft, sondern schon bald alle Flugzeuge betreffen wird: die neue Triebwerksgeneration des Geared Turbofan. Ein Begriff, den man in den Aviatikmedien immer öfter hört. Doch ist diese Technologie so neu? Wer genau hinschaut, merkt, dass das Arbeitstier bei Swiss European, ein Flugzeug, das seine Anfänge in den frühen 80er Jahren hat, von einem Geared Turbofan angetrieben wird. Die Technik wurde in den letzten 20 Jahren jedoch perfektioniert und scheint nun reif zu sein, um den Triebwerksmarkt zu revolutionieren.

Die Umwelt fliegt mit

Es ist für Konzerne immer wichtiger, ihre Bemühungen zum Schutze der Umwelt nach aussen zu zeigen. In grossen Werbekampagnen wird aufgezeigt, was alles unternommen wird, um die Umwelt zu schützen und um wie viel Prozent der CO₂-Ausstoss in den vergangenen Jahren gesenkt werden konnte. Zweifellos ist dies ein guter und nötiger Trend. Doch besonders die Airline-Branche ist grundsätzlich davon getrieben, umweltschonend zu fliegen, da die Treibstoffkosten einen beträchtlichen Teil der Gesamtkosten ausmachen. Wer hier spart, fliegt ganz vorne mit.

Nicholas Cumpsty, Chief Technologist bei Rolls- Royce und Professor für Aerothermal Technology an der Cambridge-Universität, beschreibt in seinem Buch «Jet Propulsion» die Entwicklung eines Triebwerks für einen modernen Grossraumjet. 1997 machte er darin Feststellungen, die Jahre danach sehr exakt auf den Airbus 380 zutreffen.

Proportionale Verbesserung

Mit der Einführung der Bombardier CSeries bei der Swiss und dem Airbus 320neo bei der Lufthansa wird ohne Zweifel wieder auf die neue Technologie

und die damit verbundene Einsparung im CO₂-Ausstoss hingewiesen. Nicholas Cumpsty beschreibt in seinem Buch die grossen Vorteile der Treibstoff einsparung aber anders. Mit der Annahme, dass ein Kurzstreckenflugzeug 20 Tonnen Tankkapazität hat und 15 Tonnen Payload laden kann, macht er folgende Rechnung: Eine Einsparung um 10 Prozent im Treibstoffverbrauch ergibt, dass die Tankkapazität um zwei Tonnen verringert werden kann. Zwei Tonnen weniger Treibstoff ermöglichen bei einer Neuentwicklung des Flugzeugs, dass zwei Tonnen mehr Payload geladen werden können. Dies bedeutet eine Verbesserung der Payload um 13 Prozent. 10 Prozent Treibstoff einsparung ist gleichbedeutend mit 13 Prozent mehr Payload.

Eindrücklicher wird diese Rechnung bei einem Langstreckenflugzeug. Der Airbus 330 hat eine Payload-Kapazität von rund 43 Tonnen bei einer Tankkapazität von knapp 77 Tonnen. Werden beim Tank 17 Prozent eingespart, ergibt das eine Payload-Verbesserung von beinahe 30 Prozent.

Design Point

Grosse Flugzeughersteller wie Airbus und Boeing machen typischerweise eine Studie zu einem Flugzeug und gehen damit an die Triebwerkhersteller heran. Diese konzipieren daraufhin ein Triebwerk, das die benötigte Leistung erbringt. Die Leistung des Triebwerks ist nach Nicholas Cumpsty schnell beschrieben: «The design point, in the sense of lowest fuel consumption and longest life, should correspond to the cruise condition, but the engine must have the capacity to generate some additional thrust to allow the aircraft to climb and the design condition for limiting thrust output is usually the requirement at top-of-climb.» Diesem Prinzip folgend, gibt es für ein Triebwerk nur einen optimalen Betriebszustand: den Reiseflug.

In der Pilotenausbildung wird vornehmlich auf Propellerflugzeugen geschult. Die ersten Flugstunden werden auf einem einfachen Typ mit fixem Propeller und ohne Einziehfahrwerk gemacht. Später kommen komplexere Flugzeuge, die auch über einen Verstellpropeller verfügen. Im Gegensatz zum Schulungsflugzeug in den ersten Stunden können dieses Flugzeug und sein Propeller für jede Flugphase eine ideale Propellerstellung einnehmen. Es gibt demnach nicht einen Betriebszustand, in dem der Propeller die ideale Nutzung aufweist. Ein ähnliches Problem liegt bei den aktuellen Triebwerken vor.

Thermal versus Propulsive Efficiency

Ein Triebwerk wird vorangetrieben, weil die Energie, die bei der Verbren-

nung von Kerosin entsteht, in Schub umgewandelt wird. Zwei Begriffe prägen deshalb die Overall Efficiency eines Triebwerks: Thermal Efficiency und Propulsive Efficiency. Vereinfacht gesagt ist die Thermal Efficiency eine Angabe darüber, wie effizient das Kerosin in Energie umgewandelt wird. Die Propulsive Efficiency wiederum gibt Auskunft darüber, wie effizient die aus Kerosin gewonnene Energie in Schub umgewandelt wird.

Die Thermal Efficiency errechnet sich aus dem Verhältnis der der Luft zugeführten kinetischen Energie, dividiert durch die Masse Kerosin und deren Calorific Value. Der Calorific Value beschreibt, wie chemische Energie in Wärmeenergie umgewandelt wird. Die Propulsive Energy ist deutlich einfacher zu verstehen: Die Geschwindigkeit der Masse Luft, die durch den Fan angetrieben wird, und die Geschwindigkeit der Masse Luft in der Turbine werden in ein Verhältnis gestellt. Je mehr Masse Luft durch den Fan im Verhältnis zur Masse Luft im Core beschleunigt wird, umso grösser ist die Propulsive Efficiency.

Die Overall Efficiency ist das Produkt aus Thermal und Propulsive Efficiency. Es ist also klar, dass für die Effizienz eines Flugzeugs besonders wichtig ist, dass Thermal und Propulsive Efficiency möglichst gross sind.

Bypass Ratio

Wie besprochen ist die Propulsive Efficiency sehr gross, wenn die Masse Luft im Core, verglichen mit der Masse Luft, die den Core umfließt, möglichst klein ist. Das Verhältnis dieser Grössen wird mit dem Bypass Ratio benannt. Ein hohes Bypass Ratio ist gleichbedeutend mit einer hohen Propulsive Efficiency. Das bisherige Problem mit dem Bypass Ratio ist die Grösse des Triebwerks. Deshalb standen die Ingenieure in den vergangenen Jahren bei einem Bypass Ratio von 9:1 an.

Der Kern des Problems liegt bei der Umlaufgeschwindigkeit der einzelnen Stufen. «Idealerweise ist die Umlaufgeschwindigkeit jeder einzelnen Stufe nahe an der Schallgeschwindigkeit. Der Fan ist jedoch bedeutend grösser als die auf der gleichen Welle liegende Turbinenstufe. Somit ist es nicht möglich, dass die Umlaufgeschwindigkeit beider Elemente Schallgeschwindigkeit erreicht», erklärt Beat Aeschbacher vom Engine Engineering bei der Swiss. Würde die Umlaufgeschwindigkeit der Fanspitze die Schallgeschwindigkeit erreichen, würde die dazugehörige Turbinenstufe eine Umlaufgeschwindigkeit erreichen, die deutlich über der Schallgeschwindigkeit liegt. Genau gleich könnte der Fan nicht optimal drehen, wenn die Umlaufgeschwindigkeit der Turbine Schallgeschwindigkeit erreicht.

Rolls-Royce begegnet diesem Problem, indem man mehr Stufen einbaut als andere Hersteller. Vorteil dabei ist, dass zwei Stufen beinahe an der idealen Geschwindigkeit laufen können, während nur die letzte Turbinenstufe zu langsam läuft. Die Nachteile dabei sind das Gewicht und die Wartungskosten, da mehr Teile benötigt werden.

Hohe Temperaturen

Ein gewichtiger Faktor im Triebwerk ist die Temperatur. Es lässt sich sagen, dass sich die verwendeten Materialien in den letzten 70 Jahren in der Temperaturfestigkeit um beinahe 800 Grad Celsius verbessert haben. Wichtiger allerdings ist die in den 60er Jahren entwickelte Technik, bei der die Schaufeln in den einzelnen Turbinenstufen mit Druckluft aus der Kompressorstufe gekühlt werden. Grundsätzlich ist die Lebenszeit der Schaufeln durch zwei Faktoren begrenzt: Creep und Thermal Fatigue.

Creep ist die Ermüdungserscheinung aufgrund der anhaltend hohen Temperaturen. Je höher die Temperatur über längere Zeit liegt, desto kürzer ist die Lebensdauer einer Schaufel. Als Grundregel gilt, dass ein Anstieg der Metalltemperatur um 10 Grad Kelvin die Lebensdauer der Schaufel halbiert.

Thermal Fatigue hat hingegen nichts mit der Dauer des Betriebs zu tun, sondern mit den sogenannten Cycles. Ein Cycle umfasst den Triebwerkstart, den Betrieb und das Abschalten der Triebwerke. Dabei geht es also in erster Linie um die Frage, wie oft eine Schaufel eine starke Änderung der Temperatur durch das Hochfahren, den Betrieb und das Herunterfahren erfährt.

Geared Turbofan

Alle diese Probleme sind schon seit Jahrzehnten bekannt. Pratt & Whitney glaubt nun, für einen Teil dieser Probleme die Lösung gefunden zu haben. Wer die Werbevideos auf deren Homepage betrachtet, bekommt den Eindruck, dass ab 2013 mit dem neuen Triebwerk PurePower PW1000G wahrlich bahnbrechende Technik auf uns zukommt.

Direkt hinter dem Fan wird ein Übersetzungsgetriebe eingebaut. Der Fan wird weiterhin von der letzten Turbinenstufe angetrieben. Allerdings können sich sowohl die Turbine wie auch der Fan mit der optimalen Geschwindigkeit drehen. Daraus ergeben sich viele Vorteile.

Da die Turbine mit der optimalen Geschwindigkeit laufen kann, sind weniger Teile notwendig, um die gleiche Energie zu gewinnen. Diese Energie wird über ein Übersetzungsgetriebe auf den Fan umgeleitet. Auch dieser dreht sich nun mit der optimalen Geschwindigkeit und generiert somit mehr Schub,

indem mehr Luftmasse durchgesetzt wird.

Wie wir bei der Thermal Efficiency gesehen haben, hat die Masse Luft, die durchgesetzt wird, einen entscheidenden Faktor auf diese Effizienz. Mit der Erhöhung der Masse Luft wird auch die Thermal Efficiency besser. Gleichzeitig bleibt der Core klein, da weniger Teile benötigt werden, womit sich das Bypass Ratio auf 12:1 erhöht. Damit erhöht sich auch die Propulsive Efficiency. Da sowohl die Thermal Efficiency wie auch die Propulsive Efficiency erhöht werden, erhöht sich die Overall Efficiency.

Aufgrund des höheren Luftdurchsatzes können die Temperaturen im Core ohne starken Leistungsverlust etwas verringert werden. Wie erwähnt, hat eine Verringerung von 10 Grad Kelvin Metalltemperatur einen grossen Einfluss auf die Lebensdauer der Schaufeln. Zudem ist das Triebwerk leiser, da der Temperaturunterschied zwischen Umgebungsluft und Luft aus dem Triebwerk verringert wird.

Das zusätzliche Gewicht durch das Übersetzungsgetriebe wird durch die kleinere Anzahl an Stufen ausgeglichen. Die längere Lebensdauer und günstigere Maintenance-Kosten ergeben sich aus der tieferen Temperatur im Core. Aeschbacher bestätigt dies: «Der kostenintensive Teil beim Unterhalt sind die Heissteile in einem Triebwerk. Im Gegensatz zu den sogenannten Kaltteilen kosten diese beinahe das Doppelte.» Probleme sieht der Ingenieur eher bei möglichen Vibrationen des Übersetzungsgetriebes und bei der Erosion der Zahnräder, da man damit noch keine Erfahrung hat.

Für alle etwas

Die Vorteile führen schliesslich zu einem geringeren Kerosinverbrauch von rund 16 Prozent. Wie am Anfang beschrieben, schlägt sich dies entweder in einer deutlich besseren Reichweite oder einem verbesserten Payload-Faktor nieder. Der Kunde fühlt sich besser, da er weniger CO₂-Ausstoss generiert. Und die Firma kann für weniger Treibstoff mehr transportieren. Das neue Triebwerk PurePower PW1000G hat bereits mehrere Testflüge an einer Boeing 747 und an einem Airbus 340 hinter sich. Mike McCune von Pratt&Whitney lässt sich in einem Werbevideo zitieren: «You can stand next to them and have a conversation like we're having right now.» Bleibt für die Flughafen-anwohner, zu hoffen, dass diese Versprechung eingehalten werden kann. ●

Vom Chefpiloten zum «Pilot of the Year»

Dass Schauspieler und Sportler mit Awards geehrt werden, ist nicht ungewöhnlich. Wie aber wäre es, wenn auch Piloten von ihren Managern für besondere Verdienste mit Trophäen gewürdigt würden? Bei Etihad Airways ist dies bereits der Fall.

Text: Dieter Eppler, Captain A340/340, Etihad Airways

Das Umfeld in der zivilen Weltluftfahrt ist rauer geworden. Das spüren sowohl die Verantwortlichen der Fluggesellschaften wie auch ihre Mitarbeiter. Die grossen Airlines stehen unter Druck, und nur wer sich den rasch wandelnden Marktbedingungen anpasst, bleibt konkurrenzfähig. Dabei kann es zu kurzfristigem Personalabbau kommen, der später dann – in der anti-zyklischen Gegenbewegung – mit einer Hauruck-Aktion wieder kompensiert werden muss. Die sichere Lebensstelle für Piloten gehört der Vergangenheit an. Wer sich mit dem Gedanken befasst, dereinst im Airbus- oder Boeing-Cockpit zu arbeiten, muss eine gehörige Portion Flexibilität mitbringen. Linienspilote wechseln heute im Verlauf ihrer Karriere häufiger den Arbeitgeber, als dies früher der Fall war. Das wird sich in Zukunft kaum ändern.

Auch Martin Rau hat die Firma gewechselt. Gerechnet hat er damit zu Beginn seiner Laufbahn bei der Swissair wohl kaum. Im Gegenteil: Wer vor rund dreissig Jahren in die Pilotenuniform der nationalen Airline schlüpfte, genoss das anscheinend sichere Privileg, eine Stelle fürs Leben anzutreten. Die einschneidenden Veränderungen begannen mit der Liberalisierung des zivilen Luftverkehrs, anfänglich in den USA, später in Europa. Die Schweizer Aviatik war aufgrund politischer Entscheide eingeeengt und geriet später in wirtschaftliche Turbulenzen. Die Folgen sind bekannt.

Aufgrund der Redimensionierung und des Überbestandes drohte Martin Rau die Pensionierung mit 55 Jahren. Das war ihm zu früh. In Abu Dhabi stand zu jener Zeit eine junge Airline auf noch unsicheren Beinen und suchte Verstärkung: Etihad Airways war gerade einmal ihren Kinderschuhen entwachsen.

Vielseitiges Engagement

Martin Rau lebte sich nach seinem Eintritt im Februar 2006 rasch im bunten Nationengemisch der Etihad-Familie ein. Als Captain auf den Airbus-Typen A330 und A340 wurde er vorwiegend auf Langstreckenflügen ein-

gesetzt. Daneben führte er für die Quality-Abteilung im Teilzeitpensum Audits durch. Zwischen 2008 und 2009 amtierte er als Instruktor, und seit dem Jahr 2009 ist Rau mit der Einführung des Safety Management Systems, kurz SMS genannt, betraut. Ein Projekt, das ihn bis heute in hohem Ausmass beschäftigt.

Die Luftaufsichtsbehörde der Vereinigten Arabischen Emirate erliess in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 eine Verordnung, welche die lokalen Betreiber verpflichtete, bis Ende 2010 ein SMS eingeführt und verankert zu haben. Wo anderen Gesellschaften normalerweise drei bis vier Jahre zugestanden werden, setzten die nationalen Behörden kräftig Druck auf. Verantwortlich für die Einführung war das Departement Safety and Quality. Als Rau angefragt wurde, ob er die SMS-Projektleitung übernehmen wolle, zögerte er nicht lange und sagte zu.

Es waren zwei Gründe, die den Schweizer bewogen, den Job anzunehmen: Zum einen interessierte ihn das Thema brennend. Er glaubte an das Konzept und erhielt eine Chance, in diesem Bereich praktische Erfahrungen zu sammeln. Ein Rucksack, der ihm allenfalls auch nach Abschluss seiner fliegerischen Tätigkeit nützlich sein würde. Von seiner eigenen Management-erfahrung her war Rau von der Idee eines effizienten Safety Management Systems überzeugt, und ihn lockte die Möglichkeit, das Sicherheitsgerüst der eifrig expandierenden Airline weiter zu stärken. Dabei war Rau der Umfang dieser Aufgabe durchaus bewusst.

Anspruchsvolle Einführung

Als Erstes wurde eine Taskforce gebildet, die sich aus Vertretern aller Operations-Departemente sowie den Bereichen Training, Emergency Response Planning, Safety and Quality und Environmental Health and Safety zusammensetzte. Bei der Auswahl dieses Teams konnte sich Rau auf seine langjährige Führungserfahrung abstützen. Während der Swissair-Jahre war er in verschiedenen Funktionen tätig, vom Instruktor bis zum Stellvertreter des Postholders Operations. In seine Epoche als stellvertretender Flottenchef MD-11 fiel der Absturz von SR111. Die Tragödie beschäftigte Martin Rau nicht nur auf der technischen, sondern über lange Zeit viel intensiver auf der menschlichen Ebene. In den Jahren 2000 bis 2002 amtierte er als Flottenchef MD-11. Mit dem Grounding im Herbst 2001 wurde er ein weiteres Mal hart gefordert. Kein Stein blieb auf dem anderen, die auseinanderbrechenden Strukturen der einstmaligen Vorzeige-Airline beziehungsweise das, was davon übrig blieb, machte aus gestandenen Führungspersonen

Feuerwehreute mit leeren Schläuchen.

Eine positive Safety-Kultur bildet das Fundament eines jeden SMS. Die Gestaltung einer solchen Kultur und die Förderung des entsprechenden Bewusstseins erweisen sich bereits bei einer mitteleuropäischen Gesellschaft mit monokulturellem Charakter als anspruchsvolle Aufgabe. Vor dem Hintergrund einer Firma, die 120 Nationen beschäftigt, verkommt der Röschtigraben jedoch zur bescheidenen Bodenfurche.

Es galt, Brücken zu schlagen und Leute ins Boot zu holen, die für die Herausforderungen, die bei der Einführung des SMS anstanden, entsprechend gerüstet waren. Rau wusste um die Tragweite dieses Unterfangens. In Ermangelung der hauseigenen Ressourcen und im Hinblick auf die engen Zeitvorgaben verpflichtete er ein externes Fachteam aus Zypern.

Neben der multikulturellen Ausrichtung erwies sich auch die anhaltend rasche Expansion der Firma als heikle Vorgabe. Ein Blick auf die Wachstumsraten der arabischen Airline löst Schwindelgefühle aus. Nach sieben Betriebsjahren verfügt die Gesellschaft heute über 57 Flugzeuge – am Ende dieser Dekade sollen es gar 153 sein! Dabei stossen nicht nur zahlreiche neue Kräfte zur Firma, es verlassen auch immer wieder erfahrene Mitarbeiter das Haus, was nachteilige Auswirkungen auf die Kontinuität der Firmenentwicklung hat. Daneben wird das Streckennetz kontinuierlich erweitert: Heute umfasst es 66 Destinationen in 44 Ländern.

Es ist beachtlich, was in den vergangenen sieben Jahren erreicht wurde. Quasi aus dem Sand etablierte sich eine Netzwerk-Airline von der Grösse der heutigen Swiss. Mehr noch: Die Marke Etihad Airways erfüllt im aktuellen Konkurrenzumfeld auch qualitativ höchste Ansprüche. Dieses Jahr sollen zum ersten Mal schwarze Zahlen geschrieben werden, und der nächste Wachstumsschub steht bereits vor der Tür.

Stärkung der Safety Culture

Als Konsequenz dieser multikulturellen Schichtung und des rapiden Wachstums weist Etihad Airways Eigenheiten auf, die es bei der Einführung des SMS besonders zu berücksichtigen galt. Beispielsweise die ausgeprägt hierarchischen Führungsstrukturen, knappe Ressourcen oder eine wenig ausgeprägte Kommunikation zwischen den einzelnen Departementen. Rau erwähnt in diesem Zusammenhang ebenfalls die relativ häufige Anwendung von Disziplinarmaßnahmen und die eingeschränkte Identifikation vieler Expat-Mitarbeiter mit der Firma.

Bei der Entwicklung einer einheitlichen und tragfähigen Firmenkultur

im Bereich Safety dürfen die vielfältigen ethnischen Wurzeln nicht unterschätzt werden. Denn wer «Sicherheit» sagt, meint damit nicht unbedingt dasselbe wie sein Gegenüber. Unterschiedliche Vorstellungen, beispielsweise im Bereich der akzeptablen Safety-Margen, oder die Frage um eine glaubwürdige Just Culture lösen oft Diskussionen aus. Genau diese Unterschiede galt oder gilt es mit der Einführung des SMS auszuschalten. Gemäss Martin Rau wurde grosser Wert auf eine verbesserte Kommunikation innerhalb der Firma gelegt – sowohl vertikal über sämtliche Hierarchiestufen als auch horizontal über die Bereichsgrenzen hinweg. Ergänzend musste ein SMS Manual verfasst werden; weiter erstellten die Mitglieder der Taskforce Richtlinien für Risk Assessments, organisierten Trainings und Promotions-Events. Mit ihrer Anwesenheit bei den Safety Action Group Meetings der verschiedenen Departemente sorgen Vertreter des Safety und Quality Departments für eine wachsende Vereinheitlichung in der Behandlung und Bewertung von Safety-Themen.

Über ein abgestuftes Trainingsangebot mit diversen Kanälen wurden nicht nur Führungskräfte, sondern sämtliche Mitarbeiter erfasst. Die Aktivitäten laufen in diesen Wochen und Monaten weiter. Anlässe wie die erste «Etihad Airways Safety Week 2011» schaffen Raum für direkte Begegnungen und Diskussionen und fördern die individuelle Verantwortung, mit Themen wie «Safety is Everybody's Responsibility» oder «Safety starts with ME».

Die Angestellten reagieren durchaus positiv auf die Anstrengungen der SMS-Crew. Als Erfolg verbucht Martin Rau unter anderem die Tatsache, dass sich das Safety-Reporting-Verhalten sowohl beim fliegenden wie auch beim Bodenpersonal verbessert hat. Er interpretiert dies letztlich als Folge eines zunehmend angstfreien Umfeldes, was in diesen Breitengraden keine Selbstverständlichkeit ist. Früher konnte es vorkommen, dass bei Beginn einer Untersuchung der betreffende Mitarbeiter bereits entlassen worden war.

Ebenfalls im Rahmen des SMS wurde ein Fatigue Risk Management System (FRMS) implementiert, das bereits zu ersten Anpassungen bei den A320-Einsatzstrukturen geführt hat, obwohl dadurch beträchtliche Mehrkosten entstanden sind. Rau sieht darin ein ermutigendes Zeichen dafür, dass die Geschäftsleitung das Konzept des Risk Managements ernst nimmt.

Auszeichnung

Im gleichen Sinne darf auch die Nominierung Martin Raus zum «Pilot of the Year 2010» gewertet werden. Die Auszeichnung wird jeweils an einem

Galadiner verliehen, das den Abschluss der jährlichen Global Staff Conference markiert. Dieser zweitägige Grossanlass vereinigt nicht nur das gesamte Topmanagement, sondern 500 weitere Etihad-Mitarbeiter aus allen Ecken dieser Welt. Rau erhielt die Gelegenheit, zusammen mit einem Mitglied der SMS-Taskforce und unter Beteiligung diverser Manager einen Safety Culture Workshop durchzuführen.

Bei dem stimmungsvollen Nachtessen am Ende der Konferenz zog die bestens bestückte und gewiefte Etihad-PR-Abteilung sämtliche Register. Im Rahmen einer Show, die es durchaus mit Hollywood hätte aufnehmen können, nominierte und ehrte die Airline 14 Angestellte aus sämtlichen Bereichen für besondere Leistungen. Unter dem Applaus der Anwesenden und unter den Blitzlichtern der Fotografen durfte Martin Rau den Award aus den Händen des Etihad-CEO James Hogan entgegennehmen. Eine Dankesrede musste er nicht halten. Mit lukrativen Werbeverträgen wird er wohl auch nicht rechnen können. Ganz leer geht der Preisträger allerdings nicht aus. Immerhin gibt es zwei gebuchte Business-Class-Flüge mit Wochenaufenthalt nach freier Wahl.

Martin Rau lächelt verschmitzt. Er ist Realist und steht mit beiden Füßen auf dem, wenn auch etwas sandigen, Boden. Ihm ist klar, dass hinter solchen PR-Aktionen oftmals mehr Schein als Sein steckt. Dennoch werden viel beachtete Zeichen gesetzt. Die Mitarbeiter – und besonders die Manager – werden erkennen, dass der oberste Chef hinter diesem Projekt steht. Rau hat viel Zeit und Herzblut in die Einführung des SMS investiert. Vieles musste in der Freizeit erarbeitet werden, der Support des Top-Managements lag anfänglich unter seinen Erwartungen. Doch seine Arbeit und die Anstrengungen des gesamten Teams haben erste Früchte gezeigt. Die Auszeichnung zum «Pilot of the Year» ist überaus verdient.

Und ganz am Rande wird noch etwas anderes deutlich: Der Award belegt nämlich, dass die Swissair seinerzeit bei der Auswahl ihrer Funktionäre ein ausgesprochen gutes Gespür gezeigt hat – meistens zumindest. Mit Sicherheit aber bei Martin Rau. ●

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 80 Jahren

Augsburg, Deutschland, 27. Mai 1931: Die Erde ist eine Kugel! Was die Menschheit schon lange geahnt hatte, wurde für Dr. Auguste Piccard zur Gewissheit. Mit eigenen Augen erkannte der Schweizer Physiker die Erdkrümmung. Gelungen ist ihm das in luftiger Höhe von 15 781 Metern. Zusammen mit dem Ingenieur Paul Kipfer bestieg Piccard die kugelförmige Passagierkabine seines neuartigen Ballons und erreichte – als erster Mensch überhaupt – die Stratosphäre. Piccard hatte zuvor erkannt, dass sich die Fluggeschwindigkeit in grosser Höhe deutlich steigern liess. Das sparte Zeit und Treibstoff! Die Piccard'sche Druckkabine sollte zur wertvollen Grundlage für die späteren Druckkabinen der Verkehrsflugzeuge werden. Die beiden Überflieger Piccard und Kipfer landeten nach 17-stündiger Fahrt wohlbehalten auf dem Gurgl-Gletscher in Tirol. Am 18. August 1932 stieg Auguste Piccard mit dem belgischen Physiker Max Cosyns zum zweiten Mal mit einem Gasballon auf, diesmal in Dübendorf in der Schweiz. Sie stellten mit 16 940 Metern (geometrische Messung, barometrisch 16 201 Meter) einen neuen Weltrekord auf.

... vor 50 Jahren

Stans, Schweiz, 2. Mai 1951: Die Entwicklungsarbeiten am PC-6-STOL-Flugzeug wurden 1957 aufgenommen. Nach einer einjährigen Studie präsentierte Henry Fierz, der damalige technische Leiter von Pilatus, die Entwürfe des Pilatus Commercial Nr. 6 (PC-6), dem er den Namen «Porter» gab. Trotz des anfänglichen Erfolgs war klar, dass der Porter mit den Lycoming-Triebwerken von 340 respektive 350 PS an der Leistungsgrenze war. Die zu dieser Zeit beste auf dem Markt erhältliche Propellerturbine war die französische Turboméca «Astazou II» mit 530 PS. Damit ausgerüstet, startete der PC-6/A Turbo-Porter am 2. Mai 1961 zu seinem Jungfernflug. Sämtliche Leistungen konnten markant verbessert werden. Den eigentlichen Durchbruch schaffte der Turbo-Porter 1964, als er mit dem zuverlässigeren kanadischen PT6A-6A-Triebwerk von Pratt & Whitney ausgerüstet wurde und dann die Bezeichnung PC-6/B erhielt.



Grosse Bedeutung hatte ab den frühen 70er Jahren die Arbeitsluftfahrt. Firmen setzten während vieler Jahre neben anderen Flugzeugtypen auch PC-6-Maschinen mit Sprayausrüstung ein. Das Ziel war die Realisierung von verschiedenen Pflanzenschutz-Projekten, besonders in Indonesien, aber auch in Amerika. Ihr Operationsgebiet liegt vorwiegend in der Dritten Welt, oft in Wüstengebieten. Etliche Porter wurden mit Schwimmern ausgerüstet. Neben Versorgungsflügen für die Erdölindustrie stehen Porter auch immer wieder im humanitären Einsatz für das Rote Kreuz, die UNO und weitere Organisationen.

Seit 1967 setzt auch die Luftwaffe der Schweiz auf diesen Flugzeugtyp. Bis heute wurden mehr als 500 Porter gebaut. Davon existieren noch ungefähr 300 Stück.

... vor 40 Jahren

Dallas, Texas, USA, 18. Juni 1971: Southwest Airlines nahm den Flugbetrieb mit drei Boeing 737-200 auf. Dieser Betriebsstart hatte eine ziemlich lange Vorgeschichte. Die Airline wurde im März 1967 als Air Southwest Inc. von Herbert D. Kelleher und dem texanischen Geschäftsmann Rollin King gegründet. Durch die zur damaligen Zeit geltende strikte Regulierung des inneramerikanischen Luftverkehrs durch die US-Luftfahrtbehörde und durch Einsprüche gegen die Betriebsaufnahme durch die grossen US-Fluggesellschaften (American Airlines, United Airlines, Eastern Airlines und Delta Airlines), die damals den inneramerikanischen Markt beherrschten, verzögerte sich die Betriebsaufnahme der neuen Fluggesellschaft um vier Jahre. Im März 1971 erfolgte die Umbenennung von Air Southwest Inc. in Southwest Airlines. Am 18. Juni 1971 wurde schliesslich der Flugbetrieb zwischen Dallas, Houston und San Antonio mit drei Boeing 737-200 aufgenommen. Heimatflughafen ist seit 1971 Dallas Love Field in Dallas, Texas. Bis 1978 wurden nur Städte innerhalb des Bundesstaates Texas angefliegen, ab 1979 folgte die Ausdehnung nach Louisiana, New Mexico, Oklahoma, Arizona, Nevada und Kalifornien. Unterdessen betreibt Southwest eine Flotte von 548 Flugzeugen und hat 108 Maschinen geordert. Im Herbst 2010 übernahm Southwest den Konkurrenten Air-Tran für 1,4 Milliarden US-Dollar. Unterdessen ist Southwest Airlines die grösste US-amerikanische Billigfluggesellschaft. Gemessen an den Passagierzahlen ist sie (hinter Delta Air Lines) die zweitgrösste Fluggesellschaft der Welt.

... vor 30 Jahren

Kennedy Space Center, Florida, USA, 12. April 1981: Als die US-Raumfähre Columbia zu ihrem ersten Flug ins All abhob, hatte sie mehr als nur ihre Nutzlast geladen. Auf dem ersten Shuttle-Flug in der Geschichte der Raumfahrt trug die Raumfähre die Erwartungen und Hoffnungen einer ganzen Nation.

Mit der Columbia wollte die NASA ein neues Kapitel in der Geschichte der Raumfahrt aufschlagen. Amerika hatte fast sechs Jahre lang keinen Menschen mehr ins All geschossen. Erfolge im Weltraum vermeldeten nur die Sowjets. Nun sollten Astronauten mit wiederverwendbaren Shuttles ins All fliegen. Und gleich bei der ersten Erprobung des neuen Fluggeräts im Orbit waren Menschen an Bord.

Vom «kühnsten Testflug der Geschichte» sprach die US-Weltraumbehörde NASA. Das ganz in Weiss lackierte Gefährt auf Startplatz 39A des Kennedy Space Center sollte die Amerikaner im «Space Race» mit der Sowjetunion wieder in Führung bringen. Das Hauptziel des Fluges war die Überprüfung der gesamten Flugsysteme. Diesen Test bestand die Columbia hervorragend. Im Gegensatz zu vorhergehenden bemannten Raumfahrtprojekten wie beispielsweise Mercury, Gemini und Apollo, bei denen mindestens ein unbemannter Testflug durchgeführt wurde, hat man beim Space-Shuttle-Programm darauf verzichtet. Zwar wurden viele Systeme zuvor einzeln überprüft, aber es gab keinen Flug, bei dem das Zusammenspiel aller Systeme getestet wurde. So stellte dieser erste Space-Shuttle-Flug ein Novum in der bemannten Raumfahrt dar und bedeutete gleichzeitig ein erhöhtes Risiko.

... vor 20 Jahren

Phu Toey, Suphanburi, Thailand, 26. Mai 1991: Ein Airliner des Typs Boeing 767-300ER mit dem Namen «Mozart» startete um 23.02 Uhr Ortszeit am Flughafen Bangkok Don Mueang. An Bord befanden sich 213 Passagiere, hauptsächlich Österreicher, Deutsche, Schweizer, Franzosen und Chinesen sowie zehn Crew-Mitglieder. Captain war Thomas John Welch (48) mit zirka 11 700 Flugstunden. First Officer war Josef Thurner (41) mit 6500 Flugstunden.

Knapp sechs Minuten nach dem Abheben bemerkte Thurner eine optische Warnung, die auf eine möglicherweise bevorstehende Aktivierung der Schubumkehr hinwies. Viereinhalb Minuten diskutierten Welch und Thurner über diese Anzeige, währenddessen Thurner auch im Handbuch nachlas,

wie man auf diese Anzeige reagieren solle. Da dort jedoch vermerkt war, dass kein Eingreifen notwendig sei und die Anzeige selbstständig erlosch, schenkten die Piloten der Anzeige keine weitere Aufmerksamkeit.

15 Minuten nach dem Start öffnete sich jedoch die Schubumkehr am linken Triebwerk der zweistrahligen Maschine. Dieses wurde sofort auf Leerlauf geschaltet, dennoch führten der plötzliche einseitige Schubverlust und weitere aerodynamische Effekte zum Strömungsabriss. Aus 24 700 Fuss, was ungefähr 7500 Metern entspricht, stürzte die Boeing 767 zirka sechs Kilometer von der thailändischen Ortschaft Phu Toey entfernt ab. Im Sturzflug brachen innerhalb von Sekunden Leitwerk und Tragflächen ab, der Rumpf brach mutmasslich unmittelbar darauf auseinander.

... und nochmals vor 20 Jahren

Stans, Schweiz, 31. Mai 1991: Ende der 80er Jahre entwickelten die Pilatus-Flugzeugwerke in Stans einen neuen Flugzeugtyp, den Pilatus PC-12. Im Oktober 1989 kündigte man anlässlich einer NBAA-Ausstellung diese Entwicklung an. Der Roll-out erfolgte am 1. Mai 1991, und bereits 30 Tage später hob die PC-12 zu ihrem Erstflug ab.

Die Pilatus PC-12 ist ein einmotoriges Turboprop-Mehrzweckflugzeug des schweizerischen Flugzeugherstellers Pilatus Aircraft mit STOL-Eigenschaften und kann von unbefestigten Pisten aus operieren. Es stellt den gelungenen Versuch des Unternehmens dar, ein einzelnes, leistungsstarkes Turboprop-Triebwerk mit einer geräumigen Zelle zu verbinden. Es eignet sich für ein weitgefächertes Einsatzspektrum. Im Juli 2010 lieferte Pilatus das 1000. Exemplar aus, weitere 200 sind bestellt. Heute werden fast 80 Prozent der PC-12 in einer Executive-Version ausgeliefert. ●

On The Air ...

Text: Zbigniew Bankowski

LOCAL NEWS ...

Zwischen Dezember 2009 und Mai 2011 investierte **EasyJet** in der Schweiz rund 300 Millionen Franken. Die Gesellschaft konnte ihre Passagierzahlen ab den drei grössten Schweizer Flughäfen insgesamt um 13,7 Prozent steigern und verzeichnete mit insgesamt 6,6 Millionen Fluggästen einen spürbaren Anstieg ihrer Aktivitäten in der Schweiz. Für die beiden Schweizer Basen von EasyJet bedeutet dieser Anstieg im Detail 9,3 Prozent mehr Flüge ab Genf und einen Zuwachs von 4 auf 4,3 Millionen Passagiere sowie 18 Prozent mehr Flüge ab Basel und einen Zuwachs von 1,6 auf 1,9 Millionen Passagiere. Die Airline erreicht nun Marktanteile von 36 Prozent in Genf und 45 Prozent am EuroAirport. Ab der Schweiz bietet EasyJet 83 Flugrouten an, wovon 19 im Jahr 2010 eröffnet wurden. Diese Entwicklung wurde aufgrund des Einsatzes von vier zusätzlichen Flugzeugen möglich, wodurch die Flugzeugflotte in der Schweiz nunmehr 19 Airbus A319/A320 umfasst. Für Mai ist bereits die Inbetriebnahme einer weiteren Maschine in Genf angekündigt, um damit die neuen Strecken nach Mykonos und Santiago de Compostela bedienen zu können.

Following last month's report about the **Swissair** brand and the three-year-deal between Hopscotch Air and Swiss International Air Lines, you will find a picture in this edition.

WORLD NEWS ...

The emergence of the Airbus A320neo poses serious questions about the future of **Bombardier's** small airliner, the **CSeries**. Celebrations by Airbus over securing Virgin America as the launch customer for the A320neo and a pledge by Indian carrier Indigo for 150 aircraft are underpinned by uncertainty over where these developments leave Bombardier CSeries. Airbus is pledging up to a 15 percent fuel burn improvement on the A320neo, while the CSeries, powered by the Pratt & Whitney PW1500G geared turbofan, promises 20 percent less fuel consumption versus current aircraft models. The CSeries put Airbus on the defensive almost a year ago, before the A320neo's launch, after Frontier Airlines' parent Republic Airways Holdings ordered 40 of the 138-seat CS300 aircraft. But CSeries have remained stuck at a total of 90 since Republic's deal in February 2010. But declara-



tions that the A320neo is the death knell for the C Series are likely to be premature as Virgin America and Indigo are existing Airbus customers. All eyes are now turned to Delta Air Lines to bolster the C Series orderbook. The carrier is evaluating options for up to 200 narrowbody replacements, and the request of proposal Delta sent to airframers targets small, medium and large narrowbodies.

Airbus verbuchte im Jahr 2010 neue Aufträge über 644 Flugzeuge, wovon allerdings 70 Stornierungen abzuziehen sind. Es bleiben 574, die sich aus 416 A32X, 63 A330/A340, 32 A380 und 63 A350XWB zusammensetzen. Im Vorjahr lagen die Zahlen bei 310 brutto beziehungsweise 271 netto. Mit einigen Grossaufträgen zum Jahresende (Virgin America, LAN, Chinesen) konnte man die Marke von 10 000 verkauften Flugzeugen überschreiten und Boeing mal wieder überflügeln ... **Boeing** konnte brutto 625 Flugzeuge verkaufen (Vorjahr 263), macht allerdings bei 95 Stornierungen netto 530 (Vorjahr 142). Konkret: 508 (-22 storniert) B-737, 1 (-2) B-747, 3 B-767, 76 (-30) B-777 und 37 (-41) B-787.

Ausgeliefert wurden von Airbus 510 Jets (ein neuer Rekord) gegenüber 498 im Vorjahr. Boeing lieferte 462 Maschinen. Im Vorjahr waren es 481. Da hatte man jetzt mit mehr geplant, denn schliesslich sind diverse B-787 und B-747-8 schon produziert. Aber bekanntlich sind beide Programme weiter verspätet. Im Everett stapeln sich die Dreamliner auf der Rampe.

A decision on whether to produce a larger or smaller version of the **Sukhoi Superjet 100** will be made by the time of the Paris Air Show in June, but the Russian manufacturer is leaning towards a stretched version. This version would have between 100 and 130 seats. Sukhoi has 10 aircraft in production and plans to produce 14 Superjet in 2011. In two to three years, the production rate will increase towards 40 or 50 aircraft a year, rising later to 60 or 70. It was all champagne and backslapping in Venice (Italy) as Superjet International, the Alenia Aeronautica/Sukhoi joint venture that markets the Russian-built Superjet 100 regional jet to Western customers, celebrated a sale to Mexican low-cost carrier Interjet, which signed a firm order for 15 aircraft, plus five options. But a close inspection of Superjet International's latest orderbook reveals that past firm orders from Western customers have been quietly falling by the wayside. Take, for example, the firm order in 2007 from Alenia's compatriot, Itali Airlines, for 10 Superjets plus 10 options. The Italian carrier was touted at the time as being Superjet's Wes-

tern launch customer, but it is nowhere to be seen on the latest list of firm customers. Dito for Switzerland's Asset Management Advisors, previously down to take five Superjets, but now off the books. And as for Hungarian carrier Malev's letter of intend for up to 30 Superjet 100s, it is frozen. And the sales campaign had already suffered the huge faux pas that led Sukhoi to hastily withdraw an annual report that listed a firm order for 20 Superjets from Alitalia. The fictitious deal had, the manufacturer admitted, been reported erroneously...

The schedule for the **Boeing 787 Dreamliner** has been revised for the seventh time, and first delivery to ANA is now due in the third quarter this year. On January 19, the first production B-787-881 for ANA (the ninth B-787, and seventh to fly) made its first flight. This aircraft will be used in the test program, mostly for ETOPS validation work. Meanwhile, the **Boeing 747-8** program is also running three years late, and delivery of the B-747-8F is not expected until the second half of the year. Official rollout of the B-747-8 Intercontinental was in mid-February, with the first flight by the end of March. Boeing says it will deliver between 25 and 40 Dreamliners and B-747-8s in 2011, equally divided between the two types.

Long-stalled plans to modernize Russia's venerable **Ilyushin Il-76** transport are set to begin this year with the maiden flight of the Il-476 upgrade. It constitutes a modernization of the Il-76MD transport that is currently in service mainly with the Russian Air force. The upgrade has been motivated by the need to increase the range and the payload of the aircraft and improve its operating economics. The upgrade will include a new lighter wing and more powerful Perm engines instead of the NPO Saturn. The payload will be increased to 60 from 50 tons. The Il-476 will also receive new digital Kupol-3-system with satellite navigation and a glass cockpit.

CRASH NEWS ...

Die uralte (1959) **Convair 340**, die von der Kestrel Inc. für Fresh Air betrieben wird, war gerade auf dem Flughafen Cyril E King in St. Thomas (US Virgin Islands) gestartet, da meldete der Pilot ein Motorfeuer. In einer weiten Kurve kam der Prop wieder zum Flughafen zurück. Zwar wurden die Flammen noch in der Luft gelöscht, aber der Brand hatte eine hydraulische Leitung beschädigt, die unter anderem die Radbremsen wirkungslos machte. Die Piloten mussten nach dem Aufsetzen die Convair von der Piste lenken,

um anzuhalten. Verfangen im Flughafenzaun und quer über eine Autostrasse hinweg endete schliesslich die Fahrt.

Beim Start der **Fokker 27** auf der nur 1500 Meter langen Startbahn des innerstädtischen Flughafens Nairobi-Wilson in Kenia gab es ein unerwartetes technisches Problem, das die Piloten zum Startabbruch zwang. Hierbei schoss die betagte Turboprop-Maschine (Baujahr 1976) einen Steinwurf über das Pistenende hinaus und blieb mit abgeknicktem Bugrad in einer Maniokplantage liegen. Die Fokker befand sich auf einem Trainingsflug nach einem Werftaufenthalt.

Der von der spanischen Firma **Fightline** ausgeliehene Metroliner absolvierte an einem Morgen einen Linienflug für Manx2 von Belfast nach Cork mit zwölf Personen an Bord. Am Zielort herrschte dichter Nebel. Zwei Landeanflüge auf die Bahn 17, gefolgt von der Gegenbahn 35, mussten bereits wegen Nebels abgebrochen werden. Der Pilot wollte aber einen dritten Landeversuch auf die Bahn 17 unternehmen. Hierbei verfehlte er die Runway, überschlug sich und kam brennend auf der Grasnarbe zum Stehen. Beide Piloten sowie vier Passagiere starben, die anderen sechs überlebten. Für den Unglückspilot war es sein erster Flug als verantwortlicher Kommandant.

In **Pekanbaru** (Indonesien) kam es innerhalb von zwei Tagen zu zwei sehr ähnlichen Zwischenfällen bei Lion Air (Indonesien). Eine B-737-900 rutschte am 13. Februar über das Ende der regennassen Bahn 36 hinweg und blieb mit leichten Beschädigungen im Morast stecken. Nur 48 Stunden danach ereignete sich ein identischer Vorfall. Erneut war eine B-737-900 betroffen. Auch hier war die Landebahn 36 durch Nässe rutschig geworden. Mit 2,2 Kilometern Länge ist sie für ein voll besetztes Flugzeug dieses Musters relativ kurz. Die indonesischen Behörden entzogen der B-737-900 daraufhin die Landeerlaubnis in Pekanbaru.

SHORT NEWS ...

Launch customer für den **Airbus 320neo** mit neuen Triebwerken ist die **Virgin America**, die ihren Vorvertrag über 30 A320 sowie 30 A320neo bestätigte. Die A320neo-Lieferungen sollen 2016 beginnen.

Der nächste **A320neo**-Kunde wird vermutlich die indische Indigo, die Anfang Januar einen Vorvertrag über weitere 180 Flugzeuge der A320-Fami-

lie bekanntgab. Davon sollen 150 von der neuen Variante sein. Aus ihrem früheren Auftrag über 100 A320 hat **Indigo** allerdings bis heute gerade erst etwa 40 übernommen.

EasyJet wandelte 15 A320-Optionen in Festbestellungen um. Insgesamt hat EasyJet damit 172 A319 und 70 A320 bestellt.

Diverse Internet-Seiten berichten, dass **SLO Rossiya** Regierungsstaffel Mitte 2011 einen Airbus 319CJ erhält. Neben den Tupolevs und Ilyushin fliegen dort ja schon zwei Falcon 900X.

Die zehn A350XWB-900 der chinesischen Einkaufsbehörde CAS wurden bereits der **Air China** zugeordnet.

ANA wandelte 15 ihrer 55 bestellten B-787-8 in B-787-9 um. In der Inlandversion soll die 9er-Version für 400 Passagiere eingerichtet werden. Der Wechsel vom Original-Dreamliner auf die längere Version wird scheinbar recht populär, nachdem dies kürzlich schon Air China und Vietnam Airlines gemacht haben.

Asiana Airlines aus Südkorea hat einen Festauftrag über sechs A380 erteilt und ist damit neuer Kunde des Airbus-Flaggschiffs geworden. Die Airline will die A380 in einer Dreiklassenkonfiguration für 525 Passagiere nach Europa und den USA einsetzen. Mit diesem Auftrag hat Airbus 240 Bestellungen von 18 Kunden für die A380 erhalten.

China Eastern hat den Kauf von 50 Airbus A320 bekanntgegeben. Der Bestellwert beträgt nach Listenpreis rund 3,2 Milliarden Dollar.

Embraer hat von der **Lufthansa** eine weitere Order für acht Embraer 195 erhalten. Die neuen Flugzeuge sind in erster Linie für die Partnergesellschaften von Lufthansa Regional bestimmt. Dazu gehören Air Dolomiti, Augsburg Airways, CityLine, Contact Air und Eurowings. Die Lufthansa wird damit zum grössten E-Jet-Betreiber in Europa.

Comlux baut ihre Businessjet-Flotte weiter aus und bestellt bei Bombardier, zwei Langstreckenjets des Typs Global 7000, die 2016 zur Auslieferung kommen sollen. Das in Zürich ansässige Unternehmen setzt derzeit zwölf Einheiten der Modelle Challenger und Global des kanadischen Herstellers ein.

Die **Lufthansa** bestellte 25 A320neo und fünf A321neo zur Lieferung ab 2016, und orderte auch fünf B-777F zur Lieferung ab 2013. Es scheint noch nicht geklärt, ob diese Flieger zu Aerologic gehen (die schon acht B777F im Einsatz hat) oder zu Lufthansa Cargo als Ersatz für die ältesten der 18 MD-11-F.

Die **Leasinggesellschaft ILFC** ist wieder richtig im Geschäft und schloss

einen Vorvertrag über gleich 100 Airbus A320neo. Gleichzeitig stornierte ILFC allerdings ihre zehn A380. ILFC gab auch 33 B-737-800 zur Lieferung ab 2012 in Auftrag. Aktuell hat ILFC zwar 104 wide-body (B-787 und A350XWB) bestellt, aber an kleineren Flugzeugen nur noch neun B-737-800. Seit 1978 hat ILFC insgesamt nun 463 B-737 aller Serien bestellt.

Turkish Airlines bestellte schon wieder weitere zehn A321 zur Lieferung ab 2013. Ausserdem wurden noch drei A330-200F-Frachter und bei Boeing noch weitere 15 B-737NG zur Lieferung zwischen 2012 und 2015 in Auftrag gegeben.

Afriqiyah aus Libyen wandelte drei A320-Orders in drei A321-Bestellungen um. Die letzten beiden noch offenen A320 sind bereits produziert, aber wegen der Lage im Land noch nicht geliefert.

Cathay Pacific entschied sich für weitere zehn B-777-300ER zur Lieferung bis 2015. Die B-777-300ER-Flotte wird dann aus 46 Stück bestehen.

American Airlines wird die erste US-Fluggesellschaft mit B-777-300ER und bestellte drei Einheiten.

Die amerikanische **TransStates Holding** bestätigte ihren Vorvertrag über 50 Mitsubishi MRJ Regionaljets (plus 50 Optionen). Einziger weiterer Kunde ist bisher die ANA-Gruppe für 15 Maschinen plus zehn Optionen.

Aegean Airlines und **Olympic Air** dürfen nicht fusionieren. Die EU sieht Wettbewerbseinschränkungen in Griechenland. Die Griechen versuchen die Sache jetzt anders zu lösen: Olympic stellt diverse Europaflüge ein und gibt sechs A320 ab. Mehrere davon, wenn nicht alle, werden in Zukunft im wet-lease von Olympic in Aegean-Farben für Aegean betrieben ...

Sky Work Airlines aus der Schweiz hat grosse Ausbaupläne mit weiteren Strecken ab Bern. Es wurde bereits eine zweite Dornier 328 von Cirrus Airlines erworben. Ausserdem sind zwei Ex-Frontier-Dash 8-Q400 im Gespräch, die die bereits existierende werksneue Dash 8-Q400 ergänzen sollen.

Die **Regionalgesellschaft Jetisfaction** hat ihre erst im Herbst 2010 mit einer Beech 1900 aufgenommenen Flüge von Münster/Osnabrück nach Zürich und Posen bereits im Dezember 2010 wieder eingestellt. Im Sommer soll es wieder losgehen, dieses Mal sogar mit einer ATR-42. Aus den anfangs angekündigten Linienflügen von Bremen, Hannover und Köln war nichts geworden.

Sevenair aus Tunesien hat ihren Namen in **Tunis Air Express** geändert. Die «Seven» bezog sich auf den 7. November 1987, den Amtsantritt des kürzlich weggejagten tunesischen Staatspräsidenten.

ANA (All Nippon Airways) gründet zusammen mit Investoren aus Hongkong eine Low-Cost-Airline, die von Osaka-Kansai fliegen soll. Die Flotte wird aus zehn werksneuen Airbus A320 bestehen. Interessant, weil ANA selbst die A320 gerade ausmustert und durch B737NG ersetzt. Allerdings zieht sich der Prozess schon wesentlich länger hin als einmal geplant, und die ersten vier ANA B737-800 stehen teilweise seit 15 Monaten ungenutzt in der Halle. Das liegt allerdings an den Problemen mit dem japanischen Sitze-Hersteller Koito.

Qantas sicherte sich weitere 27 Flugzeuge, die über die bisherigen Pläne hinaus bis 2013 zur Flotte stossen sollen. Dabei sind zehn (ex Mexicana) Fokker 100 für die soeben erworbene Network Aviation, zwei weitere B717 für Qantas Link, zehn weitere geleaste A320 für Jetstar sowie fünf zusätzlich gemietete B737-800. Dabei hat Qantas noch 44 von 70 bestellten A32X und 25 von 69 bestellten B737-800 offen. Reicht scheinbar nicht aus ... ●

66. IFALPA-Jahreskonferenz in Chiang Mai

Pilotenvereinigungen aus aller Welt trafen sich vom 7. bis 11. April 2011 in Thailand zur jährlichen Zusammenkunft. Es wurde über die getätigten Arbeiten Bilanz gezogen und das nächste Jahr vorbereitet. Der US-Amerikaner Don Wykoff wurde als neuer Präsident der IFALPA gewählt.

Text: Michael Kuhn, Captain A320, Spezialist Aussenbeziehungen

«Wer geht da eigentlich hin und vor allem warum?», werden sich einige von Euch fragen. IFALPA bedeutet «International Federation of Airline Pilots Association», und sie ist ein Zusammenschluss von Pilotengewerkschaften rund um den Globus. Diese Art der Zusammenführung von gleichen Interessen in einer Organisation kann schon fast als einzigartig bezeichnet werden. Die IFALPA sieht sich einerseits als Interessenvertreterin einzelner Pilotengewerkschaften mit dem Ziel, als grosse Institution Partikularinteressen zusammenzuführen, wo dies sinnvoll ist. Andererseits wirkt sie als Gegenpol zur Industrie. Vor allem geht es darum, auf sich abzeichnende Industriestandards frühzeitig Einfluss zu nehmen, damit die Arbeit der Piloten sowie deren Bedingungen berücksichtigt werden.

Reunion in Thailand

Ein Jahr mit vielen Aktivitäten und viel Arbeit innerhalb der IFALPA und den diversen regionalen Gruppen wurde an der Jahreskonferenz in Thailand beendet. So beschäftigten sich Spezialisten aus den Gebieten Africa, Middle East, Asia Pacific, Caribbean, South America, Europe und North America mit Themen wie IND (Industrial Affairs), ATS (Air Traffic Services), ADO (Aircraft Design Operation), HUP (Human Performance) und AAP (Accident Analysis & Prevention), um nur einige zu nennen.

Der thailändische Pilotenverband hatte die über 100 Verbände weltweit zur jährlichen Konferenz nach Chiang Mai eingeladen. Anwesend aus der Schweiz waren Rudolf Bossert als Vorstandsmitglied der AEROPERS und Michael Kuhn, Spezialist Aussenbeziehungen. Vorgelagert dem Meeting fand das Treffen der ASAP (Association of Star Alliance Pilots) statt. Dieses in sich abgeschlossene Meeting dauerte auch zwei Tage. Rudolf Bossert hat die AEROPERS dort vertreten.

Am ersten Tag der Konferenz wurde erstmals das Global Pilot's Symposium durchgeführt. Da wurden während eines Tages zu verschiedenen Themen Podiumsdiskussionen abgehalten und moderiert. Themen wie «The

Gulf Carrier Revenue Dynamic» oder «Flight and Duty Time Limitations» wurden mit Teilnehmenden aus der Airline-Branche, die Management-Funktionen innehaben, diskutiert. Ein sehr spannender Tag.

Königliche Ehre

Am Abend war die offizielle Eröffnung der IFALPA-Konferenz. Der Gouverneur der Region Chiang Mai begrüßte uns und hiess uns herzlich willkommen. Am nächsten Morgen verlasen der scheidende IFALPA-Präsident Carlos Limon und die sieben Exekutive Vice Presidents ihre Jahresberichte 2010. Am Nachmittag wurden die Piloten dieser Welt vom thailändischen König und seiner Gattin begrüßt. Crown Prince Maha Vajiralongkorn and Princess Sri Rasmi waren extra wegen der IFALPA nach Chiang Mai gereist.

Weiter wurden in den verschiedenen Committees die Traktanden bearbeitet. Der darauf folgende Tag begann mit Workshops in den jeweiligen Spartenverbänden. Das heisst, wir trafen uns mit unseren europäischen Kollegen, die in der ECA (European Cockpit Association) eingebunden sind. Das Hauptthema dort waren die neuen Flight Time Limitations, die von der EASA (European Aviation Safety Agency) als Richtlinie herausgegeben werden. Am Nachmittag wurden wir von diversen Herstellern über zukünftige Neuerungen in der Luftfahrt informiert.

Am Abend fand das Galadiner mit Ehrungen und einer traditionellen thailändischen Unterhaltung statt. Am Sonntag wurden wir vom thailändischen Pilotenverband zu einer Elefantenfarm eingeladen. Die Erfahrung zeigte, dass das Pilotieren eines Elefanten noch erweiterte Kompetenzen erfordert.

Am Montag, dem letzten Tag des IFALPA-Meetings 2011, standen Wahlen an. Unter anderem wurde der Nachfolger von Carlos Limon gewählt. Der neue Präsident kommt aus den Vereinigten Staaten und heisst Don Wykoff.

Es waren interessante Tage in Chiang Mai, und ich habe einige neue und spannende Kontakte schliessen können. Die Jahreskonferenz der IFALPA ging zu Ende, übrigens schon die 66., und die Arbeit geht weiter. Es ist von enormer Wichtigkeit, dass sich alle Piloten der Bedeutung der IFALPA für unsere Arbeit bewusst sind. Schaut beim nächsten Surfen im Web mal auf die hoch spannende Homepage www.ifalpa.org und erzählt im nächsten Flug Eurem Kollegen davon! ●

Allgemeinen Luftfahrt der Schweiz

Thomas Hurter ist der neue Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz. Er ist überzeugt, als Nationalrat die Interessen der allgemeinen Luftfahrt mit direkten Kontakten in Bern gut wahrnehmen zu können.

*Text: Thomas Hurter, F/O A340,
Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz*

Am 19. März 2011 durfte ich das Steuer des Aero-Clubs der Schweiz übernehmen. Ich freue mich, den wichtigsten Dachverband der allgemeinen Luftfahrt, der Leicht-aviatik und des Luftsports der Schweiz übernehmen und in die Fussstapfen meines Vorgängers Beat Neuenschwander treten zu können. Der Verband, der nun 110 Lebensjahre hinter sich hat und rund 23 000 Mitglieder vereinigt, hat sich in den letzten Jahren kompetent und erfolgreich für die allgemeine Luftfahrt eingesetzt.

Der Aero-Club der Schweiz ist ein nationaler Verband der Aviatik, der verschiedene Sparten und Regionen vertritt. Er vertritt die fliegerischen Interessen bei nationalen Behörden, im internationalen Weltluft-Sportverband, fördert den Breiten- und Spitzensport sowie das Interesse der Jugend an der Aviatik und anderes mehr. Als neuer Präsident möchte ich mich dafür einsetzen, dass wir diese unterschiedlichen Interessen unter einem Dach behalten können und uns gemeinsam für die allgemeine Luftfahrt in der Schweiz engagieren. Der Druck wird weiter zunehmen, besonders in den Bereichen Luftraumbewirtschaftung, Flugsicherung, Flugplätze und Regelungsdichte. Die «Luftfahrtgesellschaft» in der Schweiz ist zu klein, als dass jede Sparte oder Region ihren eigenen Weg gehen kann. Nur gemeinsam werden wir erfolgreich sein und auch in Zukunft unsere «Wiege der Luftfahrt» fördern und erhalten können. Genau wie die AEROPERS muss auch der Aero-Club viele Interessen unter einen Hut bringen und sich dabei auf die wichtigsten Ziele konzentrieren, wobei das für die allgemeine Luftfahrt Essentielle im Mittelpunkt stehen muss.

Aviatische Interessen in Bern vertreten

Da meiner Ansicht nach in Zukunft die Politik in der Luftfahrt eine stärkere Rolle spielen wird, ist es wichtig, einen möglichst direkten Link ins Bundeshaus zu haben. Dabei geht es nicht nur darum, «Lobbyismus» zu betreiben, sondern insbesondere den direkten Kontakt zu pflegen. Viele der Amts-

stellen und Ansprechpersonen sind in der Bundeshauptstadt vertreten. In der Vergangenheit hat es sich öfters bewährt, wenn mit den zuständigen Stellen im direkten Gespräch offene Fragen oder Punkte geklärt wurden. Selbstverständlich erhoffe ich mir dadurch auch eine verstärkte Wahrnehmung des Aero-Clubs der Schweiz und damit der allgemeinen Luftfahrt. Als Parlamentarier stelle ich fest, dass aviatische Interessen in Bern generell verstärkt zur Kenntnis genommen werden und die Luftfahrt wieder einen höheren Stellenwert bekommen hat. Nun gilt es, auch der allgemeinen Luftfahrt vermehrt Gehör zu verschaffen, denn sie bildet ja die Grundlage der Aviatik. Bei den meisten jungen Menschen wird das Interesse für einen aviatischen Beruf oft durch einen ersten Kontakt mit der allgemeinen Luftfahrt und damit auch mit dem Aero-Club geweckt. Jeder Airline-Pilot hat einmal «klein» angefangen. Und noch heute ist die Jugendförderung eines der Hauptanliegen des Aero-Clubs. Es ist deshalb wichtig, dass auch die allgemeine Luftfahrt ihren gebührenden Platz in der Schweiz hat, auch wenn dies nicht immer überall geschätzt wird. Die Bevölkerung, aber auch die zunehmend Kosten optimierenden Unternehmen in der Schweiz müssen die Bedeutung und den Wert der allgemeinen Luftfahrt vermehrt anerkennen. Die regulierenden Behörden sind gefordert, wo möglich, pragmatische Lösungsansätze zu verfolgen. Der Aero-Club wird sich auch für diese Anliegen einsetzen.

Sicher ist es auch für die Swiss von Vorteil, einen Vertreter aus den eigenen Reihen im Aero-Club zu wissen. Kenntnisse der internationalen sowie allgemeinen Luftfahrt helfen, Lösungen im dichten Luftraum oder in den Diskussionen um die Flugplätze und Flughäfen zu finden. Selbstverständlich ist es wie immer auch ein Geben und Nehmen, und nicht jeder Gewinn kann monetär definiert werden. Ich freue mich auf meine neue Aufgabe und bin stolz, einen starken Verband übernehmen zu dürfen, der sich für die allgemeine Luftfahrt in der Schweiz einsetzt. Es lohnt sich! ●

Shooter's Corner

Ordnung ins Bilderchaos – Teil 1: Überlegungen zur Software

Der Segen der digitalen Kameras hat auch Schattenseiten. Wir nehmen immer mehr Bilder auf, kümmern uns aber kaum um deren Verwaltung geschweige denn Optimierung. Die Suche nach einem Motiv und dessen Aufbereitung für weitere Verwendungen ist in einem Bilderchaos meist sehr zeitaufwendig. Aber es geht auch effizienter, wie folgende Tipps in zwei Teilen verdeutlichen sollen.

Text: Dominique Wirz, F/O A330/340

Ein durchdachter Foto-Arbeitsfluss erleichtert uns die Arbeit von der Aufnahme bis zur Archivierung und Präsentation. Dieser Arbeitsfluss ist von Fotograf zu Fotograf unterschiedlich. Er hängt unter anderem davon ab, wie wir arbeiten, was unsere Ziele und Ambitionen sind, welche Art Fotos wir machen und bearbeiten und was wir schliesslich mit den Bildern tun möchten. Heute gibt es eine Reihe von Software-Programmen, die uns bei einem solchen Arbeitsfluss unterstützen. Sie ermöglichen uns unter anderem das Umbenennen, Sichern, Inspizieren, Bewerten, Attributieren, Bearbeiten, Drucken und Präsentieren von Bildern. Hat man einmal Ordnung in seinen Bilderhaufen gebracht, so spart man mit so einem Programm nicht nur viel Zeit, sondern es macht auch wesentlich mehr Spass, mit den Bildern zu arbeiten, und man macht dann in der Regel auch mehr aus den Fotos. In zwei Teilen möchte ich Euch deshalb aufzeigen, was dabei beachtet werden muss.

Software

Auf den ersten Blick sehen gängige Bildbetrachtungs-Programme ähnlich aus. Sie können mehrere Bilder gleichzeitig anzeigen, sie nach verschiedenen Kriterien sortieren und verschicken. Aber hinter den Kulissen gibt es einen wichtigen Unterschied. Viele der einfacheren Programme sind nur Dateibrowser (z.B. Adobe Bridge, Irfan View). Ein Browser zieht in Echtzeit Daten aus einer Datei und baut seine Anwendung um diese Information herum auf. Das heisst, es lassen sich nur Fotos anzeigen, auf die aktuell ein Zugriff besteht (Festplatte auf Computer oder verbundenes Speichermedium). Daneben gibt es auch anspruchsvollere Programme, die Kataloge verwenden, um die Speicherorte von Dateien sowie zugehörige Informationen zu erfassen. Ein Katalog ist wie eine Datenbank, die einen Datensatz aller Fotos enthält. Die-

ser Datensatz wird im Katalog gespeichert und enthält verschiedene Daten wie zum Beispiel Vorschauinformationen, Verweise auf die Speicherorte der Fotos auf dem Computer, Metadaten, die die Fotos beschreiben, sowie die im allfällig vorhandenen Bearbeitungsmodul angewendeten Bearbeitungsanweisungen. Wenn man nun Fotos bewertet, Metadaten und Stichwort-Tags hinzufügt, Fotos in Sammlungen anordnet, sie bearbeitet oder aus dem Katalog entfernt (selbst wenn die Originalfotodateien offline sind), werden die Einstellungen im Katalog gespeichert. Die Originaldatei bleibt dabei stets unangetastet, d.h. solche Programme arbeiten nicht destruktiv. Oft erst beim Export in eine andere Datei werden die Bearbeitungsschritte und Metadaten ins Bild eingerechnet. Als Beispiele für solche Kataloge kann ich Adobe Photoshop Lightroom und Apple Aperture nennen und empfehlen.

Vorteile eines Katalogs

Die Unterschiede zwischen Bildbrowser und Bildkatalog werden erst deutlich, wenn man mit einer grossen Anzahl von Bildern arbeitet. Weil ein Katalog die Informationen in einer einzelnen Datei aufbewahrt, bietet er einen grossen Vorteil gegenüber einem Browser:

- Er ist viel schneller: Um zum Beispiel alle Bilder zu finden, die das Stichwort «Tanja» haben, muss ein Bildkatalog nur in der Katalogdatei suchen. Der Browser hingegen müsste sich dazu eventuell durch die Stichwörter von 100 000 Dateien auf verschiedenen Laufwerken arbeiten.
- Er erlaubt das Anlegen von virtuellen Sets: Sets sind wie Ordner, in denen Ihr Bilder gruppiert. Die Bilddateien sind aber dort nicht selbst vorhanden, sondern nur Verweise auf die Bilddateien. So muss man die Bilder nicht mehrfach kopieren.
- Er weiss, wo die Bilddateien sein sollen: Ein Katalog hilft einem so, festzustellen, ob Dateien versehentlich gelöscht, umbenannt oder umgespeichert wurden. Er meldet nämlich, wenn ein Bild fehlt und aus dem Backup geholt werden muss, während ein Browser die Datei einfach weglässt.
- Er erlaubt ein schnelles Backup wichtiger Sortierarbeit: denn alle Informationen sind an einem Platz gespeichert. Wer mit einem Browser sortiert, muss selbst einen Suchbegriff – ein Stichwort – in die Originaldatei schreiben. Und dann hat man eine Anzahl weit verstreuter Dateien, die als Backup gesichert werden müssen.
- Er erlaubt, offline mit den Bildern zu arbeiten: Vorschaubilder können daher unabhängig davon, ob die Fotos tatsächlich auf Eurer Festplatte vorhanden sind oder das entsprechende Speichermedium mit dem Katalog

verbunden ist, angezeigt werden. Die Software muss jedoch meist auf die gespeicherten Fotos zugreifen können, damit die Fotos bearbeitet werden können.

- Er lässt sich einfach auf einen Computer verschieben: So können wir Bilder schon auf der Rotation auf einen Reise-Laptop laden und mit der entsprechenden Software bereits sortieren und bearbeiten. Zu Hause exportieren wir die Bilder als Katalog und importieren ihn samt Bildern in den Masterkatalog zu Hause auf dem Desktop-Computer. Oder wenn wir auswärts arbeiten möchten, exportieren wir einfach eine Selektion von Bildern als Katalog (samt Bildern) von der Desktop-Maschine auf den Laptop. Unterwegs sortieren, bewerten, beschriften und bearbeiten wir. Anschliessend exportieren und importieren wir zu Hause alleine die Katalogdatei mit sämtlichen Änderungen (ohne Bilder). Schliesslich bleibt dann mehr Zeit zu Hause –, da wo sie jeder Pilot am meisten braucht.

Im Endeffekt ist die Arbeit mit einer guten Bildkatalog-Software sicherer, schneller und flexibler. Man hat mehr Spass an den Bildern und kann auch mehr aus ihnen machen! •

Vorschau: In Teil 2 dieses Beitrags werde ich konkrete Tipps zu einem möglichen Foto-Arbeitsfluss geben.

Bildverwaltung mit Adobe Photoshop Lightroom und mehr!

Da eine effiziente Bildverwaltung in der digitalen Fotografie so wichtig ist, macht sie Dominique Wirz auch in seinen Fotokursen zum Thema. Im Kurs «Reisefotografie Fortgeschrittene» lernt der Teilnehmer anhand einer ausführlichen Live-Demo der Software Adobe Photoshop Lightroom, Schritt für Schritt nach einem durchdachten Arbeitsfluss zu verfahren. Somit kann die Bilderflut effizient und nutzbringend bewältigt werden. Lightroom eignet sich auch sehr für die intuitive und schnelle Bildoptimierung. Ist ein Bild optimiert, können die gleichen Bearbeitungsschritte auf ein nächstes kopiert und angepasst werden! Ruck, zuck! So macht's Spass. Bildverwaltung muss kein Gräuel sein!

- **Reisefotografie, Grundlagen:** Sa, 10. September 2011, Winterthur, Hotel Banana City
- **Reisefotografie Fortgeschrittene:** So, 11. September 2011, Winterthur, Hotel Banana City

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

Aeropers @ nightstop-Event 2011

17. Juni 2011 von 19 bis 5 Uhr im Restaurant «Runway 34», Glattbrugg

Bereits zum vierten Mal veranstalten wir in diesem Frühsommer den stetig wachsenden nightstop-Event. Mit über 950 Gästen durften wir im letzten Jahr einen durchwegs positiven Abend verbringen. Verschiedene Showacts vor Mitternacht, clubbing mit DJ D-Luxe und DJ Urs Diethelm direkt im Anschluss liessen die Stunden schnell vergehen ...

Aber halt, alles schön der Reihe nach ... Hier ein kleiner Rückblick für all diejenigen, die nightstop noch nicht kennen, und ... was bisher geschah:

Wir sind sechs Swiss-/Edelweiss-Piloten, fünf davon im Jahr 2007 zurückgekehrt mit Erfahrung als AGSoE (After-Grounding-Söldner oder EXPAT) bei ausländischen Airlines. In Österreich, Deutschland und in England gab es des Öfteren Partys exklusiv für das fliegende Personal. Den Kontakt zwischen Mitarbeitern verschiedener Airlines und Airline-nahen Betrieben in einer lockeren Atmosphäre zu fördern und neue entstehen zu lassen begeisterte uns von Anfang an. «Warum nicht auch in der Schweiz?», fragten wir uns, haben diese Idee kurzerhand an unser Umfeld angepasst, einen Verein gegründet und 2008 den ersten Event lanciert.

Unser Pilotprojekt war ein grosser Erfolg, und so haben wir uns entschieden, jährlich einen Event durchzuführen. Es wurde grösser und grösser, die Gästeliste mit jedem Event länger. Unserem Grundgedanken treu bleibend, wurden aber auch weiterhin konsequent nur fliegendes Personal und Mitarbeiter flugnaher Betriebe eingeladen. Natürlich durfte von Anfang an jeder Gast eine Begleitperson an die nightstop mitbringen.

In den letzten Jahren durften wir Gäste diverser Firmen begrüssen – hier einige davon: Swiss, Edelweiss, Lufthansa, Austrian Airlines, Belair/Air Berlin, Helvetic, Rega, SR Technics, Skyguide, Bodenmitarbeiter des Flughafens Zürich, verschiedenste nightstop-Airlines ...

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle unsere Gäste und natürlich an die AEROPERS, einen unserer treuesten Sponsoren, auf den wir uns bereits zum vierten Mal verlassen können!

In diesem Jahr sind wir bereits zum zweiten Mal in Folge im «Runway 34» zu Gast. Verschiedene Bars, betrieben durch nightstop, sowie unsere Sponsoren sorgen zusammen mit einem grosszügigen Essensangebot für das kulinarische Wohl. Wir freuen uns sehr, dass die AEROPERS wiederum eine eigene Bar betreibt – im letzten Jahr war sie Knotenpunkt für interessante Gespräche abseits der Tanzfläche ...



Als Highlights konnten wir diesmal die Band «Lucas Fingerlos & Friends» verpflichten, gefolgt von der in der ganzen Schweiz bekannten Formation «BLISS», die zuletzt im Tourneetheater «Das Zelt» in Zürich auftrat.

Ab Mitternacht stehen DJ D-Luxe und DJ Urs Diethelm am Plattenteller und heizen nochmals richtig ein – «clubbing bis zur ersten Landung» ist das Motto.

Unser Gratis-Limousinenservice vom OPC1 und der Shuttle-Service nach Hause oder zu den ÖV-Haltestellen haben sich bewährt und stehen unseren Gästen auch in diesem Jahr zur Verfügung. Natürlich gibt es auch genügend Parkplätze direkt beim «Runway 34».

Der Besucheransturm ist gross und die Kapazität beschränkt. Darum bitten wir Euch, Euch auf www.nightstop.ch in die Gästeliste einzutragen. Mit dieser Anmeldung garantieren wir Einlass bis um 22 Uhr. Auf unserer Website findet Ihr weitere Informationen zum Event und natürlich Impressionen der letzten Jahre.

Wir freuen uns auf Euch – happy landings!

Euer nightstop-Team