



# RUNDSCHAU

3 | 2011

SWISS  ALPA  
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS  
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



**Volksabstimmung über die Flughafenpolitik • Bauliche  
Entwicklungen an unserer Homebase • Wertschöpfung durch  
Wertschätzung • Von der Erde zum Mond • Crew Meals von  
Gate Gourmet • Was macht eigentlich ... Werni Eicher?**

# Inhalt



- 3 The President's Voice**  
Rolf Odermatt erhofft sich mit dem neuen GAV auch positive Impulse für den Pilotennachwuchs. Trotz dieses ersten Schritts in die richtige Richtung bedürfe die Pilotenausbildung aber der staatlichen Förderung. Der Bedarf an Piloten ist europaweit sehr gross.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Volksabstimmung über die Flughafenpolitik**  
Die grösste politische Kraft in der Schweiz ist und bleibt die der Nichtwähler. Am 27. November 2011 sollte kein Pilot der Urne fernbleiben. Die Vorlagen zur Flughafenpolitik sind für unsere Homepage enorm wichtig.
- 8 Thomas Kern, CEO Flughafen Zürich, im Interview**  
Der Flughafendirektor beantwortet die Fragen der «Rundschau» zur Abstimmung vom 27. November.
- 9 «180-Grad-Kehrtwende»**  
Der Flughafen Zürich befindet sich im Wandel. Das neue Dock B und ein zentralisiertes Sicherheitsgebäude sind die beiden Kernpunkte der aktuellen Bauphase. Die betrieblichen Prozesse am Flughafen Zürich erfahren mit der Neuausrichtung des Sicherheitskonzepts ab Dezember 2011 eine grosse Wende.
- 12 Die Komplexität verringern**  
Im Interview erklärt Stefan Conrad, welche Schwierigkeiten der Ausbau des Flughafens Zürich mit sich bringt. Durch neue Ideen und Prozesse soll der Flughafen in Zukunft für die Kunden attraktiver und weiteres Wachstum bei den Passagierzahlen erreicht werden.
- 14 Wertschöpfung durch Wertschätzung**  
Wer Wertschätzung erhält, setzt sich für seinen Arbeitgeber ein. Die Führungskräfte sind hier nicht nur in ihrer Tätigkeit besonders gefordert. Wertschätzung ist eine Grundhaltung, die ein ausgeprägtes Selbstwertgefühl voraussetzt.
- 17 Der authentische Geschmack**  
Als Besatzungsmitglied gehören wir zu den treuen Kunden von Gate Gourmet. Manch einer fragt sich vielleicht, woher die Mahlzeit stammt und ob an dem Gerücht etwas dran ist, dass das Essen in einer Druckkabine wohl anders schmeckt als am Boden. Ein Besuch bei Gate Gourmet am Flughafen Zürich bringt Klarheit.
- 20 European Cockpit Association – Your Voice in Europe**  
Die European Cockpit Association setzt sich auf der politischen Ebene der EU für uns ein. Sie beschreibt in ihrem Brief, welche Themen ganz oben auf der Agenda stehen.
- 21 Civilized Thinking**  
PK2, ein grosser Freund elektrischer Apparätschen und Anhänger von Going digital, über die Probleme im Umgang mit PBS und Paceblade – und über die heitere Aussicht, dass dank eines Schlepptops der Firma bald kein Buch mehr das heimische Büro verunstaten soll.
- 22 Von der Erde zum Mond**  
Am zweiten Oktoberwochenende treffen sich Astronauten, Künstler und Wissenschaftler im Verkehrshaus in Luzern. Lukas Viglietti, Senior First Officer bei der Swiss, organisiert den interessanten Anlass.
- 24 Was macht eigentlich ... Werni Eicher?**  
Mehr als 44 Jahre hat Werni Eicher die Geschehnisse der Swissair und der Swiss mitgestaltet. Im Interview erzählt er von afrikanischer Improvisation, vom vernebelten Mittelland und bunten Nächten in Rio de Janeiro.
- 28 Stehplätze**  
Die Besatzungen haben mit ihrem Gepäck in den Crew-Bussen auf dem Flughafen Zürich oft nicht genügend Platz. Das herumstehende Gepäck kann leicht zur Gefahr werden. Schnelle Lösungen sind allerdings nicht in Sicht.
- 30 Nationalratswahlen 2011**  
Für die Nationalratswahlen kandidieren in diesem Herbst zwei Swiss-Piloten. Der Bisherige Thomas Hurter hat sich in Bern schon einen Namen gemacht, der FDP-Politiker Peter Wild noch nicht. Politische Porträts aus den Federn der Kandidaten.
- 31 Zeitreise**  
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 33 On The Air ...**  
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 36 Eintritte, Pensionierung**
- 37 Shooter's Corner**  
Dominique Wirz erklärt, wie wir mit einem datenbankbasierten Bildkatalog arbeiten können und welche Schritte im Foto-Arbeitsfluss sinnvoll sind.
- 40 Wir trauern/Termine und Mitteilungen**
- 41 Gelesen**  
Dieter Eppler packt die Chance, die die Zäsur des Swissair Groundings bietet. In lockerem Erzählton beschreibt er seine Erfahrungen und den intensiven Kontakt mit einer unterschiedlichen Kultur.
- 42 Gedanken eines Fliegenden**  
Ein Jungkapitän zieht nach 100 Tagen Bilanz und tut in einem Flughafenhotel Busse.
- 43 International Pilot Ski Get Together**

# The President's Voice



## GAV für die Piloten von Swiss International Air Lines

Auch bei Drucklegung dieser Ausgabe der «Rundschau» ist der neue GAV für die Piloten der Swiss International Air Lines noch nicht unter Dach und Fach. Zwar sind sich die beiden Parteien AEROPERS und Swiss über die groben Eckwerte für die Arbeitsbedingungen Anfang Juli einig geworden. Aber die Umsetzung in den Vertrag dauert noch ein paar Tage. Anfang September sollte das Werk den betroffenen Piloten zur Abstimmung vorgelegt werden können. Sie entscheiden dann, ob der neue GAV auf den 1. November in Kraft gesetzt wird.

Mit den Verbesserungen im neuen Vertrag für die Swiss-Piloten wird ein notwendiger und dringender Schritt in die richtige Richtung gemacht. Ihre neuen Arbeitsbedingungen dürfen sich wieder eher mit denen von gleichwertigen Mitbewerbern am europäischen Markt vergleichen lassen. Es ist zu hoffen, dass dies schlussendlich auch eine positive Signalwirkung auf den Beruf des Linienspiloten in der ganzen Schweiz haben wird. Denn dies wird für die Zukunft dringend nötig sein.

## Weiterhin Mangel an Piloten

Aber auch mit diesem Schritt in die richtige Richtung ist für die Piloten in der Schweiz und vor allem für den Pilotennachwuchs noch nicht alles in bester Ordnung. Der Nachholbedarf ist gross. Der Pilotenmangel ist auch weltweit ein Thema und wird es noch in Zukunft bleiben. Nach ein paar Stornierungen von Flugzeugbestellungen im Frühjahr geht das Ordern von neuem Flugmaterial wieder munter weiter. In der ersten Jahreshälfte hat Airbus 640 Neubestellungen erhalten und damit jetzt einen Stand von nahezu 4000 Bestellungen in den Büchern erreicht, was einem Produktionsvolumen von acht Jahren entspricht. Auch bei Boeing dürfte es nicht viel weniger sein. Für den Betrieb all dieser neuen Liniensflugzeuge wird es mehr Piloten brauchen. Zwar werden einerseits die neu bestellten Flugzeuge teilweise auch alte ersetzen, andererseits braucht es auch ohne Wachstum junge Piloten, die die pensionierten ablösen können.

Daneben verzeichnet auch die Business Aviation wieder beachtliche Wachstumsraten. «Piloten gefragter denn je» ist auch der Titel des Editorials im AOPA Position Report vom Juli 2011.

## Ausbildung der Piloten

«Am Anfang jeder professionellen Fliegerei steht die General Aviation», heisst es im Position Report weiter. Und so beginnt die Förderung des Pilotenberufs schon in der allgemeinen Luftfahrt. Förderte der Bund früher die Ausbildung zum Piloten im Rahmen der Fliegerischen Vorschulung (FVS) in vier aufeinander abgestimmten Kursen, gibt es heute unter dem Namen Sphair noch einen einzigen Kurs der Schweizerischen Luftwaffe zur fliegerischen Eignungsabklärung. Früher unterstützte der Bund die Ausbildung zum Lini-

enpiloten. Diese Unterstützung war im Luftfahrtgesetz im sogenannten SLS-Artikel geregelt. Entgegen dieser gesetzlichen Regelung stellte die Schweizerische Luftverkehrsschule 1997 ihren Betrieb ein. Erst nachträglich wurde in der Revision des Luftfahrtgesetzes 2010 auch der entsprechende Artikel gestrichen. Bis heute wurde er durch keine andere Regelung ersetzt. In der Schweiz können zwar Ärzte, Juristen, Ingenieure oder Ökonomen ihre Ausbildung an staatlich subventionierten Instituten geniessen, nicht aber Berufspiloten. In den Spitälern braucht es Ärzte, an den Gerichten Juristen; ohne Ingenieure gäbe es kein technisches Know-how, ohne Ökonomen vielleicht auch keine Banken. Aber sicher ist, dass es keine Fluggesellschaften ohne Piloten gibt. Und – das sei hier erneut erwähnt – Liniensflugverkehr ist öffentlicher Verkehr, also Verkehr im Dienste der Öffentlichkeit.

Es gilt, die Ausbildung zum Linienspiloten in Vergleich zu den staatlich subventionierten Studiengängen wieder attraktiver zu machen. Nebst dem Staat hat dabei auch die Industrie eine Verpflichtung. In Grossbritannien hat British Airways das Problem offenbar erkannt und startet das grösste Rekrutierungsprogramm für Piloten seit mehr als zehn Jahren. Die Airline plant, bis 2016 rund 800 neue Piloten einzustellen. Dabei sollen vor allem die geeignetsten und fähigsten gefördert werden und nicht die wohlhabendsten.

Gerade neulich hat das Swiss-Management entdeckt, dass die Swiss «The Airline of Switzerland» ist. Wir wussten das eigentlich schon lange. Nur schon am Beispiel der bei Swiss International und Swiss European rund 1200 beschäftigten Piloten wird dies klar: Es sind dies mehr als die Hälfte der Anzahl aller in der Schweiz total rund 2200 gültigen Ausweise für Linienspiloten. Mit einem Bekenntnis zur Schweiz soll aber auch eine Verpflichtung für die Schweizer Piloten und deren Pilotenausbildung einhergehen.

## Zukunft der Schweizer Piloten

Die Ende November im Kanton Zürich zur Abstimmung gelangenden Initiativen verlangen einen Baustopp auf dem Flughafen Zürich. Man stelle sich vor: Eine komplexe technische Anlage wird ohne Wenn und Aber eingefroren: Keine Weiterentwicklung und keine Verbesserung! Was wäre geschehen, wenn dies vom Stimmvolk schon in den 70er Jahren beschlossen worden wäre? Damals waren die Jets noch um ein Mehrfaches lärmiger. Wie stünde es um die Wirtschaft im Raum Zürich, mit der Beschäftigung am Flughafen und mit uns Piloten bei einem Stillstand von 40 Jahren? Die Flugzeuge sind seither immer leiser geworden, und die nächste Generation wird noch einmal leiser werden. Wir und mit uns alle, die in Zukunft diesen Beruf ausüben möchten, wollen ab einem funktionierenden und fortschrittlichen Flughafen in der Schweiz und in Zürich operieren können. Dies bedingt klar ein zweifaches NEIN gegen die Blockierungsvorlagen.

Rolf Odermatt  
Präsident

# Editorial



Die Halbjahreszahlen der Swiss und deren Passagierrekord im Juli versprechen Gutes für das Ergebnis 2011. Auch der Flughafen Zürich spürt den Trend zu hohen Auslastungszahlen und meldet im Juli im Vergleich zum Vorjahr ein um 8,6 Prozent gestiegenes Passagiervolumen, während die Flugbewegungen

im gleichen Zeitraum nur um 0,4 Prozent anwachsen.

Auch wenn dem Flughafen bereits jetzt enge Grenzen gesetzt sind, soll seine Entwicklung nach dem Willen vieler Gemeinden des Kantons Zürich und des Vereins «Flugschneise Süd – Nein» zum Stillstand gebracht werden. Obwohl die Stimmbevölkerung bereits jetzt bei Pistenausbauten am Flughafen Zürich immer ein Mitspracherecht hat, soll beispielsweise der Bau eines Schnellabrollwegs durch radikale und obendrein unnötige Vorschriften verunmöglicht werden. Der Flughafen will nicht uferlos wachsen, sondern sich massvoll weiterentwickeln können – zum Beispiel aus ökonomischen oder sicherheitsrelevanten Überlegungen. Peter Tilly erklärt in seinem Bericht zum Thema «Volksabstimmung über die Flughafenpolitik», wieso der Urnengang im November auch für uns wichtig ist. Thomas Kern, CEO der Flughafen Zürich AG, äussert sich dazu im beiliegenden Interview deutlich: «Zweimal Nein heisst Ja zum Flughafen.»

Um der wachsenden Anzahl Passagiere weiterhin den Komfort anbieten zu können, den Zürich als Qualitätsflughafen für sich beansprucht, wird an zwei grossen Projekten mit Hochdruck gearbeitet. Der Umbau des Docks B ermöglicht die gemischte Abfertigung von Flugzeugen aus dem Schengen- und dem Non-Schengen-Raum an demselben Terminal. Momentan müssen London-Geschäftsreisende auf den offenen C- und D-Parkpositionen noch immer bei Wind und Wetter über den Tarmac schreiten. Da ist Zürich einzigartig.

Tobias Mattle erläutert in dem Bericht «180-Grad-Kehrtwende», wie flexibel die Passagierströme im Dock

B in Zukunft geleitet werden können. Das zweite Bauvorhaben in Mattles Fokus ist das zentrale Sicherheitskontrollgebäude, durch das ab dem 1. Dezember sämtliche Passagiere geschleust werden. Für die Fluggäste bedeutet es eine deutliche Komfortverbesserung, weil der lästige und zeitaufwändige Teil der Abfertigungsprozesse bereits kurz nach dem Check-in erledigt ist. Der Aufenthalt im Airside Center kann damit entspannter und ohne Zeitdruck genossen werden.

Qualität wird von den Passagieren selbstverständlich auch beim Essen an Bord gefordert. Gate Gourmet produziert die Business- und First-Class-Mahlzeiten deshalb in Zürich frisch. Woher das Essen in der Economy Class stammt, erklärt Tobias Mattle in dem Bericht «Der authentische Geschmack». Daneben liefert er interessante Facts zum Thema Crew Meals.

Hintergrundinformationen, sei es zum Thema Essen oder zu anderem, fördern das Verständnis und erleichtern die Akzeptanz von Tatsachen, mit denen wir konfrontiert werden. Wenn wir die Realität vorbehaltlos annehmen können, schaffen wir die Grundlage für eine wertschätzende Haltung. Diese Haltung ermöglicht es uns, auch unseren Mitmenschen mit Wertschätzung zu begegnen. Der Bericht «Wertschöpfung durch Wertschätzung» verdeutlicht in dieser Beziehung den Einfluss von Führungskräften. Damit die Swiss ihren Höhenflug fortsetzen kann, wird ein Wechsel der Führungskultur gefordert, denn die Swiss ist als Dienstleistungsunternehmen auf leistungswillige Mitarbeiter an der Front angewiesen.

Wir Piloten sind nun aber vorerst damit konfrontiert, den neuen GAV mit einer wertschätzenden Haltung zu beurteilen – wertschätzend im Hinblick auf die jetzige Situation von uns und unserer Umwelt. Wie auch immer diese Beurteilung ausfällt: denjenigen, die dafür gekämpft haben, gebührt unsere Anerkennung und unser Dank.

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: © Flughafen Zürich / Collage: André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 4/2011: 11. November 2011

# Volksabstimmung über die Flughafenpolitik

**Am 27. November werden die Stimmberechtigten des Kantons Zürich neuerlich wegen einer Flughafenvorlage an die Urne gerufen. Die «Behördeninitiative 2» und der Gegenvorschlag des Vereins «Flugschneise Süd – Nein» kommen zur Abstimmung.**

*Text: Peter Tilly*

Nach der «Plafonierungs-» und der «Fairflug-Initiative» stehen diesen Herbst zwei weitere wichtige Abstimmungen zum Thema Flughafen Zürich an. Bei der Behördeninitiative 2 geht es um einen Zusatzabsatz im Flughafengesetz. Die Initianten verlangen, dass dieses wie folgt ergänzt werden soll: «Paragraph 1 Absatz 3 Flughafengesetz: Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür ein, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten unterbleiben.»

Ein Gesetzesartikel mit weitreichenden Folgen für den Flughafen und den Kanton. Nicht verwunderlich, dass dies Widerstand hervorrief. Neben dem Regierungsrat des Kantons Zürich wehrte sich auch der Verein «Flugschneise Süd – Nein» (VFSN) gegen das neue Gesetz, allerdings aus ganz anderen Gründen.

## Der lange Weg bis an die Urne

Ende 2006 reichten 42 Gemeinden des Kantons Zürich eine Initiative ein (siehe Kasten Seite 7), die verlangt, dass sich der Kanton im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht – aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür einsetzt, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten am Flughafen Zürich unterbleiben. Mit Beschluss vom 24. September 2008 erstattete der

Regierungsrat dem Kantonsrat Bericht zur Behördeninitiative und beantragte, diese abzulehnen. Der Kantonsrat stimmte der Behördeninitiative am 23. Februar 2009 mit 100 zu 64 Stimmen bei neun Enthaltungen zu und beschloss damit die entsprechende Änderung des Flughafengesetzes. Gegen diesen Beschluss wurde das Kantonsratsreferendum ergriffen, und damit kommt die Vorlage vor das Stimmvolk.

## Gegenvorschlag des VFSN

Dem VFSN ging die Initiative zu wenig weit. Gegen den Beschluss des Kantonsrates vom 23. Februar 2009 reichte der VFSN ebenfalls ein Referendum mit Gegenvorschlag von Stimmberechtigten – ein sogenanntes konstruktives Referendum – ein, das weitere Forderungen zu der vom Kantonsrat beschlossenen Änderung des Flughafengesetzes enthält. Dieser Gegenvorschlag verlangt, dass neue Flugrouten (gegenüber dem Zustand vom Jahr 2000, also konkret die Südflüge) über dicht besiedeltem Gebiet unterbleiben und dass Schnellabrollwege anderen Pistenausbauten gleichgestellt werden sollen. Darüber hinaus soll die Flughafen Zürich AG (FZAG) sicherstellen, dass der Verwaltungsrat inskünftig auch Beschlüsse über Änderungen der siebenstündigen Nachtflugsperrung und über neue Flugrouten, die über dicht besiedeltes Gebiet führen, nur mit Zustimmung der Staatsvertretung fassen kann. Weiter sollen diesem Vetorecht der Staatsvertretung in Zukunft auch Massnahmen unterliegen, die bei Überschreitung des ZFI-Richtwertes oder bei Erreichen von 320 000 Flugbewegungen notwendig werden. Schliess-



Ein wichtiger Termin, der uns alle angeht:

27. November 2011

Unser Flughafen sichert unsere Anschlüsse in die ganze Welt.

Sorgen wir dafür, dass das so bleibt: Am 27. November 2011

**2x NEIN**  
zu den Blockierungsvorlagen im Kanton Zürich

IG Flughafen Zürich  
[www.blockierungsvorlagen-nein.ch](http://www.blockierungsvorlagen-nein.ch)



lich fordert der Gegenvorschlag, dass die der Staatsvertretung vom Regierungsrat in diesen Fällen erteilte Weisung vom Kantonsrat in der Form eines referendumsfähigen Beschlusses genehmigt werden muss (Quelle: Medienmitteilung der Volkswirtschaftsdirektion vom 27. Januar 2011).

#### **Das Bundesgericht wurde eingeschaltet**

Der Zürcher Kantonsrat hat einen Teil dieses Referendums am 30. November 2009 für ungültig erklärt. Abgelehnt wurden die Paragraphen, die die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG stärken wollen, weil diese nicht mit dem Aktienrecht vereinbar seien. Der VFSN legte beim Bundesgericht Stimmrechtsbeschwerde ein und bekam teilweise Recht. Ungültig bleibt gemäss Bundesgerichtsentscheid einzig der Passus, wonach das Vetorecht der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG auf Massnahmen bei Überschreitungen des Richtwerts oder bei Erreichen von 320 000 Flugbewegungen ausgeweitet wird. Alle anderen Bestimmungen des Gegenvorschlags wurden für gültig erklärt. So kommt im Herbst neben der Behördeninitiative 2 auch der revidierte Gegenvorschlag zur Abstimmung.

#### **Regierungsrat dagegen**

Der Regierungsrat spricht sich in seiner Medienmitteilung vom 27. Januar 2011 deutlich gegen den Gegenvorschlag aus. Er schreibt: «Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat nun, auch diese gültigen Teile des Gegenvorschlags den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Ablehnung zu empfehlen. Einerseits setzt sich der Regierungsrat gemäss seiner Flughafenpolitik bereits im Sinne dieser Forderungen ein, so zum Beispiel bei der Vermeidung von neuen Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet oder bei der Einhaltung der siebenstündigen Nachtflugsperrre. Andererseits sind die Bestimmungen überflüssig, wie zum Beispiel die Erweiterung der Veto-Tatbestände sowie die Genehmigung der regierungsrätlichen Weisung durch den Kantonsrat, da der Verwaltungsrat der FZAG über die betreffenden Tatbestände keine Beschlüsse zu fassen hat.»

Tatsächlich ist im Flughafengesetz unter Paragraph 10 der Aus- und Neubau von Pisten bereits geregelt: «Die Gesellschaft stellt sicher, dass ohne Zustimmung der Vertretung des Staates im Verwaltungsrat keine Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und

Länge der Pisten und Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung beschlossen werden können.»

#### **Pistenausbauten = mehr Lärm?**

Nicht nur die Abstimmungsergebnisse im Kantonsrat zeigen deutlich, dass die Abstimmung vor dem Volk eine reelle Chance hat, sondern auch das Abstimmungsverhalten der Kantonsräte der Flughafengemeinden. Wie der «Zürcher Unterländer» im Februar 2009 berichtete, stimmte nur gerade Bruno Grossmann, SVP Wallisellen, im Rat gegen die «Behördeninitiative 2». Alle anderen Unterländer Volksvertreter stimmten der Initiative zu.

Oft hört man von den Befürwortern das Argument, dass Pistenverlängerungen auch gleichzeitig mehr Lärm zur Folge hätten. Dagegen wehrt sich der Flughafen Zürich in seinem Mitarbeitermagazin vehement. Sarah Fehr schreibt im «Homebase» Folgendes:

«Die Behördeninitiative 2 richtet sich gegen jegliche Ausbauten der Start- und Landebahnen am Flughafen Zürich. Es handelt sich dabei aber nicht um ein vorübergehendes Pistenausbaumatorium, sondern um einen endgültigen und folgenreichen Entscheid. Vom Kanton wird verlangt, dass er sich im Rahmen seiner Stellung als Aktionär von der Flughafen Zürich AG dafür einsetzt, dass Neu- und Ausbauten von Pisten unterbleiben. Die Initiative erhebt den Anspruch, Planungssicherheit zu schaffen, die Situation im Streit um die Zukunft des Flughafens zu entspannen, ein politisches Signal gegen ein starkes Wachstum des Flughafens zu setzen und eine Entwertung von angrenzenden Wohngebieten zu verhindern. Für die Offenhaltung der Option Pistenverlängerung sprechen aber triftige Gründe. Die im SIL-Prozess dargelegten Lärmberechnungen zu den verschiedenen Betriebsvarianten zeigen, dass die Pistenbenützung – und damit die Wahl der Flugrouten – für die Lärmbelastung von ausschlaggebender Bedeutung ist. Ein Verzicht auf Pistenaus- und Pistenneubauten bringt damit keine Garantie für einen lärmgünstigen Betrieb. Varianten mit Pistenverlängerung weisen im Gegensatz dazu ein Potenzial für Lärmoptimierungen auf.»

In der Tat stichhaltige Argumente gegen die Initiative. Thomas E. Kern, CEO der Flughafen Zürich AG, spricht im «Ikarus», der Mitgliederzeitschrift der Interessengemeinschaft Flughafen Zürich (IGFZ), deutlichere Worte:



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

**[www.Swissair-kinderhilfe.ch](http://www.Swissair-kinderhilfe.ch)**

**[www.wings-lounge.ch](http://www.wings-lounge.ch)**

«Wer «Ja» sagt zum Flughafen Zürich, stimmt zwei Mal «Nein!»».

### Aus Sicht der Piloten

Piloten sind bemüht, mit grösstmöglicher Sicherheit Passagiere von A nach B zu befördern. Dazu braucht es sowohl fliegerische Fähigkeiten, als auch ein optimales Umfeld. Das Pistensystem des jeweiligen Flughafens spielt dabei eine wichtige Rolle. Start- und Landerichtung sollten Anhand der meteorologischen Gegebenheiten bestimmt werden und nicht nach politischen Wünschen. Dennoch müssen politische Einschränkungen akzeptiert werden. Dies führt gerade am Flughafen Zürich häufig dazu, dass mit Rückenwind gestartet und gelandet wird. Bei Rückenwindverhältnissen verlängern sich Start- und Landedistanz enorm, und auch der Bremsweg bei einem Startabbruch nimmt überproportional zu. Um die Sicherheit in diesen unerwünsch-

ten Situationen zu verringern, helfen nur Reserven bei der Pistenlänge. Das sind Faktoren, die nicht vernachlässigt werden dürfen. Die Behördeninitiative verlangt, dass Pistenausbauten in Zukunft verunmöglicht werden. Dabei verzichtet man nicht nur auf die baulichen Massnahmen, sondern auch auf eine Erhöhung der Sicherheit. Wird die Initiative abgelehnt, ist dies kein Freipass für Ausbauten am Flughafen. Wie im Text bereits erwähnt, ist das Bewilligungsverfahren solcher Bauvorhaben schon heute im Flughafengesetz geregelt – und zwar sehr restriktiv.

Der Gegenvorschlag geht noch weiter. Er fordert neben den massiven Einschränkungen des Flugbetriebs faktisch auch ein Bauverbot für Schnellabrollwege. Schnellabrollwege garantieren, dass die landenden Flugzeuge die Piste schnell verlassen können. Dies verhindert Staus in der Luft, spart Tonnen von Kerosin und verbessert die ökologische Bilanz erheblich. ●

KR-Nr. 382/2006

### Behördeninitiative

betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten»)

#### Antrag:

Das Gesetz über den Flughafen Zürich sei wie folgt zu ergänzen:

§ 1 Abs. 3 Flughafengesetz (neu)

Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür ein, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten unterbleiben.

#### Begründung:

1. Der Kantonsrat hat mit klarer Mehrheit von Vertreterinnen und Vertretern sämtlicher Parteien aus allen vier Himmelsrichtungen verlangt, dass die Planung von Ausbauten oder Neubauten von Pisten unterbleibt.
2. Die Bevölkerung um den Flughafen Zürich steht zu ihrem Flughafen, ist aber zurzeit nicht bereit, allfällige Aus- und Neubaupläne hinzunehmen.
3. Die Planungssicherheit auf der Basis des gebauten Pistensystems ist von grösster Bedeutung, schafft Vertrauen und entspannt die Situation im Streit um die weitere Zukunft des Flughafens Zürich.
4. Pistenneubauten und -ausbauten ermöglichen ein weiteres starkes Wachstum des Flugverkehrs und damit des Fluglärms. Die Initiative setzt dagegen ein politisches Signal.
5. Sie ergänzt die Behördeninitiative für eine Plafonierung auf 320 000 Flugbewegungen und acht Stunden Nachtruhe.
6. Sie verhindert die Entwertung vieler Wohngebiete im Norden, Osten, Süden und Westen des Flughafens, welche bei Pistenausbauten und -neubauten mit (noch mehr) Lärm belastet würden.
7. Sie gesteht dem Flughafen ein weiteres Wachstum an Bewegungen zu und ist damit auch wirtschaftsfreundlich.

Bachenbülach

Bachs

Bassersdorf

Berg am Irchel

Boppelsen

Buchs

Bülach

Dällikon

Dänikon

Dielsdorf

Eglisau

Elgg

Glattfelden

Hagenbuch

Hochfelden

Hofstetten

Höri

Illnau-Effretikon

Kyburg

Lindau

Neerach

Niederglatt

Niederhasli

Niederweningen

Nürensdorf

Oetwil an der Limmat

Otelfingen

Rafz

Regensdorf

Rümlang

Schlatt

Schleinikon

Stadel

Sternenberg

Thalheim an der Thur

Trüllikon

Weiach

Wasterkingen

Weiningen

Winkel

Winterthur

Zell

Quelle: Website Kanton Zürich ([www.zh.ch](http://www.zh.ch))

# Thomas Kern, CEO Flughafen Zürich AG, im Interview

Der Flughafendirektor beantwortet die Fragen der «Rundschau» zur Abstimmung vom 27. November. Das Interview wurde schriftlich geführt.

*Interview: Peter Tilly*

«**Rundschau**»: Noch dieses Jahr kommen die «Behördeninitiative 2» und der Gegenvorschlag vor das Stimmvolk. Warum sind die Vorlagen so gefährlich für den Flughafen Zürich?

**Thomas Kern**: Sie sind gefährlich für die Region und die Schweiz, weil sie sich gegen den starken Wirtschaftsmotor Flughafen Zürich richten! Die Realisierungszeiten für Infrastrukturprojekte am Flughafen Zürich sind sehr lang. Von einer Volksabstimmung bis zur Fertigstellung können mehr als zehn Jahre vergehen. Vor diesem Hintergrund müssen wir heute schon für die Infrastruktur der nächsten zehn Jahre planen können. Kann sich eine Verkehrsdrehscheibe nicht mehr weiterentwickeln, besteht auch die Gefahr, dass sie für einen Hubcarrier nicht mehr interessant ist. Das würde die Schweizer Wirtschaft empfindlich treffen.

«**RS**»: Die Initianten wollen den Fluglärm einschränken und versuchen das über Bauverbote zu erreichen. Was muss bis zum Urnengang noch gemacht werden, um die Urnengänger von der Wichtigkeit und der Tragweite der Abstimmung zu überzeugen?

**T.K.**: Die Abstimmung ist unnötig. Die Stimmbevölkerung im Kanton Zürich hat gemäss Flughafengesetz immer ein Mitspracherecht bei einem Aus- oder Neubau von Pisten am Flughafen Zürich. Es muss uns zudem gelingen, möglichst viele Stimmbürgerinnen und Stimmbürger davon zu überzeugen, dass auch ihre Stimme zählt und es wichtig ist, dass sie an der Abstimmung teilnehmen. «Zweimal Nein heisst Ja zum Flughafen».

«**RS**»: In der Vergangenheit hat sich das Stimmvolk hinter den Flughafen gestellt. Dass die «Behördeninitiative» im Kantonsrat mit so grosser Mehrheit angenommen wurde, stimmt die Gegner der Initiative nachdenklich. Hat das «Nein» zur «Behördeninitiative 2» überhaupt noch eine Chance?

**T.K.**: Ja, wenn den Zürcherinnen und Zürchern klar wird, was auf dem Spiel steht. Der Flughafen Zürich ist eine Verkehrsdrehscheibe und ein Wirtschaftsmotor von nationaler Bedeutung. Eine solch wichtige Infrastruktur kann man nicht einfach für «gebaut» erklären. Die Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft wachsen stetig weiter. Letztendlich geht es aber um die Frage, wie viel Mobilität die Bevölkerung will. Sollte eine weitere Entwicklung der Pisteninfrastruktur unseres Flughafens verunmöglicht werden, stossen wir bald einmal an die Grenzen unserer Kapazität. Wer entscheidet dann, welche Flugbewegungen noch stattfinden sollen oder können, wenn die Kapazität immer enger wird? Vor diesem Hintergrund bin ich verhalten positiv, dass es uns gelingt, das richtige Abstimmungsergebnis zu erzielen.

«**RS**»: Bis auf eine Ausnahme haben alle Kantonsräte aus den Flughafengemeinden quer durch die Parteienlandschaft der Behördeninitiative 2 zugestimmt. Gerade bei den bürgerlichen Politikern erstaunt dies sehr, betonen sie doch bei jeder Gelegenheit, wie wichtig der Flughafen für den Wirtschaftsraum Zürich sei. Ist das Wahlkampf oder stehen da ganz andere Interessen dahinter?

**T.K.**: Es ist leider so, dass viele Politiker rund um den Flughafen die vermeintlichen Interessen ihrer Wähler stärker gewichten als das langfristige Wohlergehen der ganzen Region. Im Herzen wissen aber alle Politiker, wie wichtig der Flughafen Zürich ist.

«**RS**»: Mit ihrem Ausspruch «Wer «Ja» sagt zum Flughafen Zürich stimmt zwei Mal «Nein!» haben sie den besten Abstimmungslogan bereits geliefert. Wie engagieren sie sich sonst noch im Abstimmungskampf?

**T.K.**: Ich werde jede Gelegenheit nutzen, bei Referaten oder Besuchen darauf hinzuweisen, dass sich eine nationale Verkehrsinfrastruktur wie der Flughafen Zürich auch in Zukunft entwickeln können muss. Auch platziere ich in Zeitungs- oder Fernsehinterviews immer wieder den Hinweis, dass zweimal «Nein» ein «Ja» für den Flughafen Zürich bedeutet. Nicht zu vergessen sind auch die rund 24 000 Mitarbeitenden am Flughafen Zürich. Diese werden wir entsprechend informieren, damit sie als Botschafter des Flughafens Zürich die Bedeutung ihres Arbeitsplatzes nach aussen tragen können.

«**RS**»: Und wie können wir Piloten uns engagieren?

**T.K.**: Sie können ebenfalls in Ihrem Verwandten- und Bekanntenkreis «Werbung» für den Flughafen machen und aufzeigen, dass sich der grösste Schweizer Flughafen weiterhin entwickeln muss, um der steigenden Verkehrsnachfrage gerecht werden zu können. Und nochmals – die Abstimmung ist nicht nur schädlich, sie ist auch unnötig!

«**RS**»: Vielen Dank für das Interview. ●



**Thomas E. Kern** war über 20 Jahre innerhalb der Globus-Gruppe tätig, der er von 2002 bis 2006 als CEO vorstand. An der Generalversammlung 2006 von Unique (Flughafen Zürich AG) wurde Thomas E. Kern in den Verwaltungsrat der Flughafenbetreiberin gewählt. Anlässlich der Ernennung zum CEO trat er mit sofortiger Wirkung von seinem Verwaltungsratsmandat zurück.  
(Quelle: Flughafen Zürich AG)



# 180-Grad-Kehrtwende

**Der Flughafen Zürich bietet über 24 000 Personen einen Arbeitsplatz. Die grossen Bauprojekte am und um den Flughafen sichern aber auch weiteren Arbeitern der Baufirmen ihre Arbeitsstelle. Für uns Piloten ist der Ausbau des Docks B auffällig. Doch dies ist nicht das einzige bemerkenswerte Projekt.**

*Text: Tobias Mattle*

Auch wenn das Dock B von aussen schon beinahe betriebsbereit erscheint, benötigen die Baufirmen für den Innenausbau nochmals einige Monate. Erst im Dezember 2011 kann das Dock B dem Betrieb übergeben werden. Der Flughafen lässt sich die Neugestaltung des Docks B und den Bau des neuen Sicherheitskontrollgebäudes (SKG) einiges kosten. Das Gesamtvolumen für alle Anpassungen auf dem Flughafen Zürich, die unter dem Namen «Zürich 2010» laufen, beträgt 430 Millionen Schweizer Franken.

## **Ein neues Zeitalter**

Das Dock B wird nicht, wie man möglicherweise meint, aufgrund einer Kapazitätssteigerung neu konstruiert, sondern vielmehr, um die Schengen-Standards zu erfüllen und den Passagieren eine komfortablere Umsteigemöglichkeit zu bieten. Gemeinsam mit dem neuen SKG wird die Sicherheitskontrolle am Flughafen Zürich zentralisiert. «Am 1. Dezember 2011 findet am Flughafen Zürich in Bezug auf die Sicherheitsprozesse

**«Am Flughafen Zürich wird ein neues Zeitalter eingeleitet.»**

und den betrieblichen Ablauf für die Passagiere eine 180-Grad-Kehrtwende statt», lässt mich Stefan Conrad, COO der Flughafen Zürich AG, wissen. Und tatsächlich: Wer die Unterlagen des Projekts Zürich 2010 begutachtet, erkennt nach einiger Zeit, dass am Flughafen Zürich ein neues Zeitalter eingeleitet wird.

## **Aus alt wird neu**

Obwohl schon einige Zeit vergangen ist, können wir Piloten uns bestimmt noch an den Abriss des alten Fingerdocks B erinnern. Da die bestehende Stahlstruktur



*Im Dezember 2011 soll das neue Dock B in Betrieb genommen werden.*

noch nutzbar war, konnte sie übernommen werden. Lediglich am Kopfende wurde ein Teil entfernt, um einen zweiten Taxiway für die Flugzeuge zu ermögli-

**«Inmitten der bestehenden Infrastruktur wird ein mehrstöckiges Sicherheitsgebäude gebaut.»**

chen. Dadurch wird eine flexiblere Bewirtschaftung der C- und D-Standplätze erreicht. Das Dock B ist neu 250 Meter lang und 50 Meter breit. Insgesamt verfügt das neue Gebäude über zwei Etagen, wobei jede Etage einer Zone zugeteilt ist: Non-Schengen im Geschoss 0, Schengen im Geschoss 1, und für die Flugenthusiasten und Flughafenbesucher wird es wieder möglich sein, das Fluggeschehen von der Dachterrasse aus zu verfolgen.

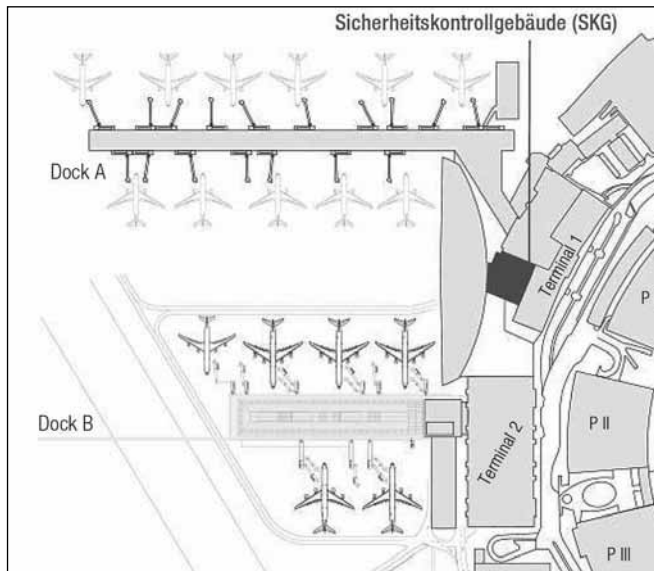
Je nach Anforderung können am Neubau mindestens sechs Wide-Body-Flugzeuge oder maximal neun Narrow-Body-Flugzeuge angedockt werden. Ergänzt werden diese Gates durch acht Bus-Gates, von denen aus die Non-Schengen-Passagiere vom Geschoss 0 zu den Vorfeldpositionen transportiert werden können. Ein Standplatz ist zudem so ausgelegt, dass auch ein Airbus 380 abgefertigt werden könnte.

## **Sicherheitskontrollgebäude**

Ein weiteres Grossprojekt am Flughafen Zürich wird zwischen Terminal 1 und dem Airside Center gebaut. Inmitten der bestehenden Infrastruktur wird ein mehrstöckiges Sicherheitsgebäude errichtet, in dem neu, abgesehen von den Transferpassagieren, alle Personen kontrolliert werden, die von Zürich aus abfliegen. Es stehen 26 sogenannte SIKO-Linien zur Verfügung, um die Passagiere und ihr Handgepäck zu kontrollieren. Die Herausforderung beim Bau des SKG liegt in dessen Lage. Da anders als beim Dock B keine direkte Anfahrt möglich ist, wird mit Zeitfenstern gearbeitet, in denen das gesamte Material herangeführt wird. Der Innenausbau orientiert sich stark am Dock B, sodass ein einheitliches Gesamtbild geschaffen wird und nur geringfügige Unterschiede zum Dock E und dem Airside Center auszumachen sind.

## **Unsichere Wartezeit**

Um die Umstellung am 1. Dezember 2011 am Flughafen Zürich zu verstehen, ist etwas Grundlagenwissen nötig. Der Flughafen wird demnach in einen sicherheitsgeprüften und einen nicht sicherheitsgeprüften Bereich unterteilt. Momentan ist der Prozess so, dass ein abfliegender Passagier aus Zürich nach dem Check-in und der Bordkartenkontrolle das Airside Center



Der Bau des Sicherheitskontrollgebäudes inmitten bestehender Gebäude ist eine Herausforderung.

betritt und dort die Service- und Einkaufsmöglichkeiten benutzen kann. Nach einiger Verweilzeit begibt sich der Passagier zum Abfluggate. Dazwischen muss er die Sicherheitskontrollen durchlaufen. Passagiere, die an eine Non-Schengen-Destination reisen, durchlaufen vor der Sicherheitskontrolle noch die Passkontrolle. Bei Hochbetrieb können die Sicherheitskontrollen in gewissen Bereichen momentan überlastet sein, und die vom Flughafen Zürich vorgegebenen zehn Minuten Wartezeit an den Sicherheitskontrollen werden überschritten. Gleichzeitig können Kontrollstellen in einem anderen Gebäude kaum ausgelastet sein. Für die Passagiere am Flughafen Zürich ist es deshalb im Airside Center schwierig, abzuschätzen, wie viel Zeit sie einkalkulieren müssen. Viele Passagiere begeben sich daher direkt zur Passkontrolle beziehungsweise zu den Sicherheitskontrollen und verbringen danach relativ viel Wartezeit direkt bei den Gates, wo das Angebot nicht die gleiche Vielfältigkeit wie im grossflächigen Airside Center hat.

### Der neue Weg

Das Problem liegt demnach auf der Hand: Die dezentralisierten Sicherheitskontrollen sind für viele Passagiere unangenehm. Zudem kennt jeder Pilot das Problem, dass ein Passagier das gesamte Flugzeug aufhält, da er die Wartezeit an den Sicherheitskontrollen unterschätzt hat und deshalb nicht rechtzeitig beim Boarding erscheint.

Dies gehört ab dem 1. Dezember 2011 hoffentlich der Vergangenheit an. «Mit dem Wechsel auf das neue Sicherheitskonzept Ende Jahr wird das Reisen für die Passagiere am Flughafen Zürich nochmals deutlich vereinfacht. Bei laufendem Betrieb eine solche Umstellung zu bewerkstelligen, ist eine grosse Herausforderung. Aber es lohnt sich, da die Qualität am Flughafen Zürich dadurch enorm gesteigert wird», ist sich Conrad sicher.

Das neue Sicherheitskontrollgebäude markiert den Beginn der zentralisierten Sicherheitskontrolle. Direkt nach dem Check-in begibt sich der Passagier in dieses Gebäude. Sowohl das Check-in 1 wie auch das Check-in 2 werden über Korridore mit dem SKG verbunden. Auf

zwei Ebenen werden die Passagiere hier kontrolliert und begeben sich danach in das Airside Center. Ab Dezember 2011 sind alle Passagiere im Airside Center bereits sicherheitskontrolliert und können dadurch bis kurz vor dem Boarding die Shopping-Möglichkeiten nützen. In Spitzenzeiten können zwei weitere Geschosse geöffnet werden, wodurch die maximale Wartezeit von zehn Minuten an der Sicherheitskontrolle nie überschritten werden sollte.

### Gemischter Bereich

Bisher sind die Neuerungen noch einfach zu verstehen. Abfliegende Passagiere mit Ausgangsflughafen Zürich werden direkt nach dem Check-in sicherheitskontrolliert. Doch was ist mit Passagieren, die Zürich nur als Transferflughafen benützen?

Bei dieser Frage werden Schengen- und Non-Schengen-Flüge unterschieden. Passagiere aus dem Schengen-Raum gelten bereits als sicherheitskontrolliert. Diese Passagiere begeben sich nach dem Flug in das Airside Center oder direkt zum Gate des weiterführenden Fluges.

Als Beispiel für einen Non-Schengen-Flug begeben wir uns an das Dock E. Direkt nach der Ankunft werden Non-Schengen-Passagiere, die innerhalb des Docks E auf einen Non-Schengen-Flug wechseln oder an eine Schengen-Destination weiterfliegen, sicherheitskontrolliert. Danach begeben sich die Passagiere mit einem Weiterflug am Dock E auf das Abflugeschoss und die Passagiere mit einem Weiterflug in ein Schengen-Land in die Skymetro. Diese bringt sie zur Einreisehalle, wo

## «Am Dock B entsteht auch ein Standplatz für den Airbus 380.»

die Passkontrollen stattfinden. Dort reisen sie dann in den Schengen-Raum ein und begeben sich ins Airside Center, von wo aus sie alle Gates erreichen. Passagiere mit Zieldestination Zürich begeben sich ohne Sicherheitskontrolle in einen getrennten Bereich der Skymetro und kommen so zur Passkontrollhalle und von dort zur Gepäckausgabe.

Zusammengefasst müssen abfliegende Passagiere am Flughafen Zürich in jedem Fall sicherheitskontrolliert werden, sofern sie nicht bereits in einem Schengen-Land eine Sicherheitskontrolle durchlaufen haben. Non-Schengen-Passagiere müssen in jedem Fall eine Passkontrolle durchlaufen, sofern sie in den Schengen-Raum einreisen.

Wem vor lauter Sicherheits- und Passkontrollen nach diesem Artikel der Kopf raucht, sei auf die Internetseite des Flughafen Zürichs verwiesen: [www.flughafen-zuerich.ch/zuerich2010](http://www.flughafen-zuerich.ch/zuerich2010). Dort findet sich im Menü «Film Zürich 2010» ein computeranimierter Beitrag. Darin werden die neuen Prozesse im Detail erklärt und anhand einer schön gemachten Computeranimation erläutert. Das erleichtert das Verständnis der neuen Abläufe immens und bietet uns Piloten die Möglichkeit, den Betrieb am Flughafen Zürich besser zu verstehen.

## Dock B

Nach einer ganzen Menge Sicherheits- und Passkontrolle ist es Zeit, sich das Dock B etwas genauer anzuschauen. Das Dock E ist ein reines Non-Schengen-Dock, das Dock A hingegen ein reines Schengen-Dock. Einen Mix hiervon stellt das neue Dock B dar. Wie bereits angetönt, wird das Geschoss 0 als Non-Schengen-Bereich und das Geschoss 1 als Schengen-Bereich genutzt. Am neuen Dock B können die Flug-gastbrücken sowohl für Schengen-Flüge wie auch für Non-Schengen-Flüge benützt werden. Kommt das Flugzeug aus einem Schengen-Land wie beispielsweise Deutschland in Zürich an und erhält es einen Standplatz am neuen Dock B zugewiesen, so steigen die Passagiere in das Geschoss 1 aus und befinden sich auf der Schengen-Ebene. Ankommend aus einem Non-Schengen-Land hingegen, werden die Passagiere direkt nach dem Aussteigen über Rolltreppen in das untere Geschoss 0 gebracht. Entlang eines Aussenkorridors begeben sie sich dann zur Dockwurzel. Dort scheidet sich der Weg. Haben sie einen Anschlussflug direkt am Dock B, begeben sie sich durch die Sicherheitskontrolle in das Geschoss 0. Sie befinden sich also in einem sicherheitskontrollierten Non-Schengen-Bereich. Nach der Passkontrolle können diese Passagiere dann in das Geschoss 1 wechseln, wo die Schengen-Flüge abgefertigt werden.



Das Dock B wird sowohl als Schengen- wie auch als Non-Schengen-Dock genutzt.

Steigen die Passagiere in Zürich aus, begeben sie sich zur Einreisehalle, wo die Passkontrolle stattfindet, und von dort weiter zur Gepäckausgabe.

## Erhöhter Komfort

Das Dock B bietet neben einfacheren Umsteigemöglichkeiten für die Passagiere auch einen hohen Komfort. So erlauben die Glassfassaden und die Lichthöfe einen hohen Wohlfühleffekt. Diese beiden Massnahmen wirken der geringen Deckenhöhe im Geschoss 0 entgegen. In der Fachzeitschrift der Schweizer Bau-branchen, «Baublatt», wird Thorsten Nölle, Projektleiter am Dock B, zitiert: «Diese Massnahmen sollen einerseits die räumliche Qualität durch Tageslicht erhöhen und andererseits über vielfältige Blickbeziehungen eine gute Orientierung innerhalb des Gebäudes ermöglichen und zum Wohlbefinden der Passagiere beitragen.»

Die Abfertigungsgeschosse zeichnen sich durch zwei Zonen aus: Einen zentralen Wartebereich mit Gastronomie, Kommerz- und Informationsbereich sowie seitliche Erschliessungskorridore für das Ein- und Aussteigen der Passagiere. Ausserhalb des Hauptgebäudes fallen die markanten Vorfeldtürme auf, die wir bereits vom Dock E her kennen. Darin befinden sich die Versorgungsanlagen für Frischluft und Strom der Flugzeuge sowie die Fluchtwege für die Passagiere.

Die Glassfassaden bringen jedoch auch Schwierigkeiten bei der Klimatisierung mit sich. So wird das gesamte Gebäude in zwei Klimazonen eingeteilt: zum einen in die aussen liegende Pufferzone, die aufgrund der Sonneneinstrahlung und der Jahreszeiten einer unumgänglichen Temperaturschwankung unterliegt, sowie in die innere Klimazone, in der eine konstante Temperatur gehalten wird. Die Klimaregulierung erfolgt über einen variablen Volumenstrom, der auf die Anzahl Personen, die sich im Gebäude aufhalten, Rücksicht nimmt. Dadurch wird einerseits der Komfort erhöht und andererseits der Energieverbrauch verringert.

## Der Flughafen wächst

Die Speditionshalle im Bereich Fracht Ost konnte bereits im Juli an die Mieter übergeben werden. Damit wurde in extrem kurzer Zeit dringend benötigter

Raum für die Logistikkonzerne bereitgestellt. Bei der Inbetriebnahme waren sowohl die vollständige Lagerhallenfläche von 8400 Quadratmetern wie auch die Rampenfläche von 1000 Quadratmetern bereits vermietet.

Wer täglich mit dem Auto in das Parkhaus P6 fährt, wird bemerkt haben, dass mehrere Geschosse geschlossen sind. Zum einen werden diese Geschosse saniert, zum anderen erfährt das P6 eine Erweiterung. So wird das Parkhaus derzeit Richtung Süden pro Stockwerk um vier Parkreihen erweitert, wodurch die Kapazität um 1309 auf neu 4016 Park-

plätze erhöht wird. Zudem ist auf längere Sicht geplant, das Parkhaus auch Richtung Osten auszubauen.

Ein weiteres Grossprojekt am Flughafen Zürich ist «The Circle». In Gehdistanz zum Terminal entsteht am Fusse des Butzenbühlhügels eine eigene Destination mit verschiedenen innovativen Dienstleistungen. Zum Angebot gehören unter anderem Hotelanlagen, Büroflächen und Veranstaltungsräume. Mit einer Gesamtfläche, die fünfmal derjenigen des Prime Tower in Zürich entspricht, entsteht eine der grössten Nutzflächen der Schweiz. Bis es aber so weit ist, vergehen noch einige Jahre. Eine erste Teiletappe soll voraussichtlich Ende 2017 fertiggestellt sein. ●

# «Die Komplexität verringern»

Die Swiss wird in den kommenden Jahren stark wachsen. Ist der Flughafen Zürich in der Lage, mit diesem Wachstum Schritt zu halten? Stefan Conrad, COO der Flughafen Zürich AG, erklärt im folgenden Interview, welche Auswirkung der Ausbau hat und was die Zielsetzung des Flughafens für die kommenden Jahre ist.

*Interview: Tobias Mattle*

«**Rundschau**»: Am Flughafen Zürich wird viel gebaut. Ist der COO-Posten am Flughafen im Moment besonders fordernd?

Ja, aus zwei Gründen. Erstens werden die Betriebsprozesse auf Ende Jahr eine 180-Grad-Wende erfahren, und zweitens befinden wir uns in einer starken Wachstumsphase, die wir mit schwierigen Rahmenbedingungen vereinen müssen.

«**RS**»: Worin liegt die grösste Schwierigkeit für den operativen Betrieb beim aktuellen Ausbau?

S.C.: Wir stehen unter enormen Zeitdruck bei den Bauprojekten, die Einfluss auf den täglichen Flugbetrieb haben. Aufgrund der speziellen Situation am Flughafen Zürich sind wir natürlich auch an strenge bauliche Vorgaben gebunden, was uns die Arbeit auch nicht erleichtert. Hinzu kommt die Taxiway-Organisation, die immer mit mehreren Stellen koordiniert werden muss.

«**RS**»: Hat der Umbau Einfluss auf die Kapazität des Flughafens?

S.C.: Wenn von Kapazität gesprochen wird, muss man unterscheiden. Es gibt die Pistenkapazität, die Terminalkapazität und die Standplatzkapazität. Der Umbau hat in erster Linie Einfluss auf die Terminalkapazität, da die Prozesse umgestellt werden müssen und Teilbereiche des Flughafens durch bauliche Massnahmen nicht mehr genutzt werden können. Wir stellen aber fest, dass wir den Einfluss auf die Terminalkapazität sehr gering halten konnten. Allerdings wissen wir um das Problem der Spitzenzeiten, in denen die Check-in-Hallen sehr stark ausgelastet sind. Wir arbeiten intensiv an einer Verbesserung dieser Situation. Erreichen wollen wir dies nicht durch einen Ausbau, sondern durch die Verbesserung der Prozesse. Beispielsweise durch eine bessere Positionierung der Check-in-Automaten, eine idealere Verteilung des Passagierflusses sowie einen effizienteren Baggage-Drop-Off-Prozess.

«**RS**»: Bleibt nach Abschluss der Arbeiten die Kapazität am Flughafen also gleich?

S.C.: Auch hier kommt es wiederum auf die Kapazität an. Die Pistenkapazität ändert sich nicht, wogegen die Standplatzkapazität um sechs Wide-Body- beziehungsweise neun Narrow-Body-Standplätze wächst. Durch das neue Sicherheitskontrollgebäude wird auch die Terminalkapazität wachsen.

«**RS**»: Bezüglich Kapazität: Wo ist der Flughafen am stärksten im Wachstum beschränkt?

S.C.: Der Flughafen ist in erster Linie bei der Pisten- und der Standplatzkapazität am Limit. Allerdings sprechen wir hier nur von den Spitzenzeiten in der Mit-

tags- und Nachmittagswelle. In diesen Zeiten ist einfach kein Platz mehr für zusätzliche Flugzeuge. Schon jetzt müssen Flugzeuge teilweise 15 Minuten auf einer Enteisungsposition auf einen freien Standplatz warten.

«**RS**»: Welche Möglichkeiten bieten sich dem Flughafen bei der Steuerung dieser Kapazitäten?

S.C.: Der Flughafen vergibt Slots. Damit sind nicht die Anflug-Slots der Flugkontrolle gemeint, sondern Landerechte am Flughafen Zürich. Damit steuern wir, wie viele Flugzeuge den Flughafen Zürich zu einer gewissen Zeit anfliegen dürfen. Diese Slots sind allerdings auf den Anflug beschränkt und haben keinen Einfluss auf die Standplätze. Das heisst, dass wir zwar die Anzahl Flüge im Gesamten kontrollieren, allerdings nicht die Standplatzvergabe. Als Beispiel sei hier ein Flugzeug genannt, das vor der Mittagswelle landet und erst nach der Mittagswelle wieder abfliegt. Dieses Flugzeug mindert zwar weder die Pisten- noch die Terminalkapazität in der Mittagszeit, sehr wohl aber die Standplatzkapazität. Wir arbeiten hier noch an einem Steuerungsmechanismus.

«**RS**»: Wie sieht das Wachstum anderer Airlines am Flughafen aus?

S.C.: Als Mitarbeitender bei der Swiss hat man möglicherweise das Gefühl, dass die Swiss überdurchschnittlich stark wächst. Wir am Flughafen verzeichnen aber ein starkes Wachstum auch ausserhalb der Swiss. Dieses Wachstum bezieht sich aber nicht auf die Anzahl Flüge, sondern auf das Passagieraufkommen. Zum einen sind die Flüge besser ausgelastet, zum anderen werden grössere Flugzeuge eingesetzt. So wächst das Passagieraufkommen überproportional zum sogenannten Air Traffic Volume.

«**RS**»: Gibt es Projekte, die den Betrieb am Flughafen Zürich vereinfachen? Gerüchteweise hört man im Flugbetrieb von der Wiedereinführung eines Swing-over-Verfahrens von der Piste 14 auf die Piste 16.



Für die meisten Swiss-Piloten ist **Stefan Conrad** wohlbekannt. Als Captain und Instruktor war er auf der MD-80 sowie der gesamten Airbus-Flotte bei der Swissair und später bei der Swiss aktiv. Von 2001 bis 2004 war er als Vice President Operations der Swiss Aviation Training in der Geschäftsleitung tätig. Im

Sommer 2010 hat er von der Swiss zur Flughafen AG gewechselt und hat dort momentan die Position des Chief Operation Officer inne.

S.C.: Ganz allgemein kann ich sagen, dass es eine neue Zielsetzung ist, die Komplexität am gesamten Flughafen Zürich zu verringern. Am Beispiel des Swing-over-Verfahrens kann dies gut erklärt werden: Für die Piloten wäre ein Swing-over sehr willkommen, könnte doch die Rollzeit am Boden verkleinert werden, und dadurch wäre der Rollprozess am Boden vereinfacht. Ein Skyguide-Mitarbeiter hingegen muss bei einer Freigabe für einen Swing-over eine Vielzahl von Faktoren miteinbeziehen und überprüfen, was es für ihn deutlich komplexer macht. So haben zwei Interessengruppen unterschiedliche Ansprüche. Bei der einen steigt die Komplexität, wogegen der Prozess für eine andere Gruppe vereinfacht wird. Konkret kann ich zum Swing-over nur sagen, dass eine Arbeitsgruppe das Thema analysiert. Ob und wann dieser eingeführt wird, ist reine Spekulation.

«RS»: Neben dem Ausbau bei der Swiss International Airlines wird auch der Regionalbetrieb durch die Bombardier CSeries aufgestockt. Die Bombardier CSeries sind in der Abmessung jedoch beinahe gleich gross wie ein Airbus 319. Gibt es ein Konzept, wo die insgesamt 30 Flugzeuge der Regionalflotte in Zukunft stehen?

W.E.: Wir haben hierzu gemeinsam mit der Swiss bereits Konzepte erarbeitet. Auf den aktuellen H-, I- und F-Stands wird die Kapazität fast halbiert, da

durch die grössere Abmessung der Bombardier CSeries nur noch die Hälfte der Standplätze benutzt werden könnte. Durch eine verbesserte Standplatzbewirtschaftung und einige Umstellungen am Flughafen sind wir zuversichtlich, dass bei der Einführung der Bombardier CSeries im Jahr 2014 eine zufriedenstellende Lösung vorhanden sein wird.

«RS»: Die Swiss kann also den Ausbau weiter vorantreiben, da der Flughafen mit dem Ausbau Schritt hält?

S.C.: Um der Swiss und dem Wirtschaftsstandort Zürich und weiter gefasst auch der Schweiz, eine gute Infrastruktur am Flughafen Zürich zu bieten, ist es wichtig, die Handlungsfreiheit des Flughafens nicht einzuschränken. Wir sind bereits jetzt der politisch am stärksten reglementierte Flughafen Europas und sind daher speziell gefordert, allen Anspruchsgruppen gerecht zu werden. Sowohl die Behördeninitiative wie der Gegenvorschlag des Vereins «Flugschneise Süd - Nein» würden die Handlungsfreiheit des Flughafens Zürich weiter massiv einschränken. Zudem sind diese Initiativen unnötig, da bereits heute jede Änderung am Pistensystem nur durch eine Volksabstimmung beschlossen werden kann.

«RS»: Herr Conrad, ich bedanke mich für das interessante Gespräch. •



Standorte:  
Flugplatz Sitterdorf  
Flughafen Zürich-Kloten

# Flugschule

[www.helisitterdorf.ch](http://www.helisitterdorf.ch)

# hs

[helisitterdorf.ch](http://helisitterdorf.ch)  
Flug buchen 071 422 60 00



können wir eine innere Ruhe und ein Selbstvertrauen entwickeln, das uns die Realität leichter aushalten lässt. Gerade in der heutigen schnelllebigen Zeit jagt eine Katastrophenmeldung die nächste. Wir unterliegen auch dem ständigen Druck, uns mit Neuem auseinanderzusetzen und Neues lernen zu müssen. Ein starkes Selbstwertgefühl lässt uns dabei die nötige Ruhe bewahren, damit wir von diesen äusseren Kräften nicht hin- und hergerissen werden. Dazu meint von Meibom: «Wenn Menschen diese Ruhe mitbringen, vergleichen wir sie mit dem »Fels in der Brandung«. Wenn ein Wirtschaftsunternehmen auf ökonomische Turbulenzen ohne Aufgeregtheit reagiert und sich mit Bedacht neu ausrichtet, nutzen wir das Bild eines Schiffes, das sicher durch gefährliche Gewässer gesteuert wird.»

### **Wurzeln in der Kindheit**

Ein gut ausgeprägtes Selbstwertgefühl ist das Ergebnis einer gesunden Persönlichkeitsentwicklung. Dafür ist es wichtig, dass wir gerade in der Kinder- oder Jugendzeit eine Wertschätzung erfahren, die nicht an Bedingungen geknüpft ist. Idealerweise wird ein Kind in seiner Entwicklung liebevoll unterstützt, und es kann sein Anlagen entwickeln und ausleben. Das gelingt aber nicht immer. Oft schlummern Anlagen unbewusst, oder andere, die mit viel Energie nach aussen drängen, werden abgelehnt, unterbunden oder gar bekämpft. So kann es kommen, dass wir Kräfte in uns haben, die wir seit jeher kontrollieren oder bekämpfen müssen. Begegnen wir ihnen dann bei Mitmenschen, «so lehnen wir sie genauso ab wie in uns selbst. Was wir uns selbst nicht erlauben, wollen wir auch anderen nicht zugestehen», führt von Meibom weiter aus.

In dieser Situation hilft es uns, wenn wir ein Bewusstsein dafür entwickeln, wie unsere Anlagen mit unserer Umwelt zusammenspielen. «Die Fähigkeit zu einer wertschätzenden Haltung entwickelt sich daraus, welche Sichtweise ein Mensch in dem Zusammenspiel von persönlichen Anlagen und den Erfahrungen entwickelt, die er in seinem Umfeld macht», erläutert von Meibom.

Thomas Bartscher, Professor für Human-Resources-Management, Organisations- und Dienstleistungsmanagement an der Hochschule Deggendorf, verdeutlicht: «Die fehlende persönliche Wertschätzung ist häufig die Ursache dafür, andere Menschen ebenfalls nicht wertzuschätzen ... Wertschätzung muss bei mir selbst beginnen. Erst muss ich mich selbst wertschätzen, dann wird es mir leichter fallen, andere wertzuschätzen.»

### **Führungskräfte im Rampenlicht**

Führungskräfte sind in dieser Beziehung speziell gefordert. Sie stehen nicht selten unter dem Druck, ihre eigenen Werte und ihr Selbstwertgefühl zu verleugnen, um sich der gängigen Managementkultur in einem Unternehmen zu unterwerfen. Sie laufen dabei Gefahr, die Achtung (Wertschätzung) vor sich selbst und auch gegenüber anderen Menschen zu verlieren. «Sie wären letztlich nicht Führungskraft geworden, wenn sie nicht bereit und willens gewesen wären, sich den geltenden Karriere-Anforderungen zu unterwerfen», so Bartscher.

Bernhard A. Grimm, Sachbuchautor, Dozent und Referent, untermauert diese These in seinem Vortrag mit dem Titel «Führen bedeutet Dienen» mit deutlichen



*Menschen mit einer tiefen inneren Ruhe vergleichen wir mit dem »Fels in der Brandung«.*

Worten: «Die Erfahrung lehrt, dass vielfach Menschen, die nach ihrer sozial-hierarchischen Einstufung Führungskräfte sind, selbst noch stark der Führung bedürfen.» Zumindest bedürften sie jener Selbstreflexion, «die sie zur Einsicht zu bringen vermag, dass fachliche Kompetenz und die erlangte Sprosse auf der Karriereleiter sie keineswegs wie automatisch und selbstverständlich zur Menschenführung befähigt. Anders gesagt: Nicht ein jeder, der im Unternehmen in der vordersten Riege steht, ist auch schon menschlich reif genug, ein Führender zu sein.»

Jedoch können nur Menschen mit einem ausgeprägten Selbstwertgefühl wahrhaft autonome und wertschätzende Persönlichkeiten sein. Grimm erklärt, dass sie dies nur deshalb tun könnten, «weil ihnen ihr Selbstwertgefühl einen hohen Grad an innerer Unabhängigkeit garantiert und sie vor dem nagenden Zwang bewahrt, ihre Umgebung ständig um Akzeptanz zu bitten». Wer Karriere macht, um sein unterentwickeltes Selbstwertgefühl stets von aussen bestätigen lassen zu müssen, ist am falschen Platz und schadet dem Unternehmen mehr, als er ihm nützt.

Grimm versteht Führen als Menschenführung, also nicht als Leiten im Sinne von Strukturieren sachlicher Abläufe. Vielmehr sei solches Führen ein bewusstes kommunikatives Handeln, also ein beabsichtigtes, gewolltes und zielgerichtetes Einflussnehmen auf einen einzelnen Menschen oder auf eine Gruppe von Menschen. Führungskräfte wirken somit auf das Leistungsverhalten der Mitarbeiter ein.

Wenn Mitarbeiter nur ein eingeschränktes Leistungsverhalten zeigen oder nicht bereit sind, ihre Leistungspotenziale einzubringen, dann lassen sich laut Bartscher in Untersuchungen stets die gleichen Mängel in der Führungsarbeit finden: Fehlende Toleranz (gegenüber Andersartigkeit), fehlender Respekt, mangelndes Einfühlungsvermögen, mangelnde Beachtung und fehlende Freundlichkeit, um nur einige zu nennen. Die Führungskultur der Organisation oder das Führungsverhalten der Vorgesetzten ist dann nicht wertschätzend, oder es ist wertschätzend gemeint, wird von den Mitarbeitern aber nicht so wahrgenommen.

### **Immaterielle Wertschöpfung**

Wenn sich Mitarbeiter nicht mehr voll für das Unternehmen einsetzen, wird die Wertschöpfung – also die Vermehrung von Eigentum und/oder die Erwirtschaftung

tung einer Rendite – eines Unternehmens früher oder später sinken. Dann werden sich Qualitätsmängel oder Ausfälle in der Produktion einstellen, oder eine schlechtere Dienstleistung wird die Kundenzufriedenheit sinken lassen. Auch von Meibom sieht hier einen klaren Zusammenhang und spricht von materieller und immaterieller Wertschöpfung. Die materielle Wertschöpfung lässt sich leicht in Zahlen fassen, die immaterielle dagegen ist schwer zu berechnen. Dennoch kann kein Unternehmen darauf verzichten. Ein Investor beteiligt sich beispielsweise nicht nur wegen der wichtigen finanziellen Parameter an einem Projekt. Er will auch Vertrauen in den Standort haben können. Das heisst, dass er auch die politische und soziale Sicherheit, die Toleranz und Lernoffenheit der Menschen beurteilt und dass er gut ausgebildete Arbeitskräfte und eine intakte Umwelt möchte. Alle diese Faktoren sind laut von Meibom Ergebnis und Ausdruck immaterieller Wertschöpfung.



*Indikatoren für immaterielle Wertschöpfung sind Leistungsfreude und Leistungsbereitschaft.*

In einer Unternehmung sind die Indikatoren für die immaterielle Wertschöpfung zum Beispiel der Krankheitsstand und die Fluktuation, Mitarbeiterzufriedenheit, Teamgeist, Innovationsfähigkeit, Leistungsfreude und Leistungsbereitschaft oder das Betriebsklima und das Image des Unternehmens nach innen und aussen. Wenn ein Unternehmen diese Faktoren nicht genügend berücksichtigt, gerät es nach der Theorie der Balanced Score Card aus dem Gleichgewicht. Es verliert sein Wertschöpfungspotenzial und muss erheblich nachbessern, um erneut eine Balance herstellen zu können. Erst dann kann es zum wirtschaftlichen Erfolg zurückkehren.

#### **Wichtige Rolle der «Kümmerer»**

Organisationsentwickler aus Kalifornien verglichen den jährlichen Verlauf der Natur mit den Herausforderungen an eine Unternehmung und deren Führungskräfte. Im Frühling schießen die Pflanzen aus der Erde, und die Natur ist ungestüm und im Aufbruch. Auf der

menschlichen Seite entsprechen dem Inspiration, Kreativität, Unbekümmertheit und Innovationsfähigkeit. Im Sommer ist Wachstum angesagt: Die Pflanzen beginnen zu reifen und entwickeln Früchte, die geerntet werden

### **«Ein starkes Selbstwertgefühl lässt uns innere Ruhe bewahren.»**

können. Auf der menschlichen Ebene sind hier diejenigen zu finden, die in der Lage sind, Ideen zu verwirklichen und Ergebnisse zu erzielen. Laut von Meibom ist dies die Sphäre der Pragmatiker und Krieger. Im Herbst ist die Ernte eingefahren. Jetzt werden die Vorbereitungen für den nächsten Wachstumszyklus getroffen. Hier sind die Menschen zu finden, die für die Pflege und den Erhalt zuständig sind: die «Kümmerer», ohne die keine Angelegenheit zu einem guten Abschluss gebracht werden kann. Es sind die Personalentwickler, Kundendienstleister und Berater, die sich um den laufenden Betrieb kümmern. Sie sorgen für das Wohl der Menschen, um das Miteinander und um die Zufriedenheit.

#### **Die Swiss soll sich kümmern**

Die Swiss sieht sich nun in einer ähnlichen Phase. Nach ihrer stürmischen Entwicklung und den guten Ergebnissen in den Jahren 2009 und 2010 möchte sie für die Herausforderung der nächsten Jahre fit bleiben. Sie besinnt sich auf die inneren Werte eines Dienstleistungsbetriebs. Die Haltung gegenüber den Kunden und den Mitarbeitenden wird thematisiert, denn Menschen sind zentral in diesem Geschäft.

Es wäre also an der Zeit, sich um die Mitarbeiter zu kümmern – sich ihnen ganz bewusst und wertschätzend zu widmen. Denn das Unternehmen ist in menschlicher Hinsicht unter dem ständigen Kostendruck in Schieflage geraten. Ein Indikator dafür könnte der Ausfall eines Fluges im Juni gewesen sein. Es kann auf Aussenstationen passieren, dass ein Flug gestrichen werden muss, weil für einen erkrankten Kollegen innert nützlicher Frist kein Ersatzpilot zur Verfügung steht. Wenn so etwas aber an der Heimbasis passiert, sei das gemäss dem Luftfahrtexperten Cord Schellenberg «schon sehr peinlich». Da müsste es eigentlich gelingen, jemanden aufzutreiben, der einspringt. Natürlich brauche es dafür ein aussergewöhnliches Engagement der Angestellten. «Doch wenn die Stimmung in der Belegschaft gut ist, klappt das üblicherweise», meinte Cord Schellenberg im «Tages Anzeiger» vom 27.6.2011.

#### **Zeit für offene Ohren**

Wenn es also an der Zeit sein soll, die Mitarbeitenden vermehrt in den Focus zu rücken, dann benötigen die Führungskräfte auch mehr Zeit für diese Aufgabe. Auf den Bussenstreik der Zürcher Polizei und den Aufruhr bei den Zürcher Tramführern angesprochen, rät der Jurist und Verwaltungsspezialist Benno Schnüriger in der «NZZ» vom 13.5.2011: «Es braucht eine neue Führungskultur ... Führung muss von den Vorgesetzten als Aufgabe wahrgenommen werden, und sie müssen dafür genügend Zeit einsetzen können.»



Wir benötigen dazu also nicht Projektmanager, die die Person hinter der Arbeitskraft übersehen, und den Menschen, wie im mechanistischen Weltbild üblich, auf eine austauschbare Ressource reduzieren. Wir benötigen Persönlichkeiten, die Menschenführung als Aufgabe wahrnehmen und Zeit dafür haben.

Menschenführung sei im Wesentlichen Kommunikation, meint Grimm und fährt fort: «Wirkliche Kommunikation ist jedoch ein Verständigungsprozess. Und der beginnt beim Zuhören.» Grimm sieht Zuhören als Herausforderung an, weil es Geduld braucht, bis zum Ende schweigend zuzuhören und dem Partner nicht bei nächstbestener Gelegenheit ins Wort zu fallen, um die eigene Sicht der Dinge anzubringen. Zuhören heisst, dem Gegenüber vorbehaltlos zu begegnen, damit er so sein kann, wie er ist. Niemand will sich gleich mit mehr oder minder gut gemeinten Ratschlägen, Kritiken oder Kommentaren auseinandersetzen oder sich vor ihnen schützen müssen, so von Meibom.

Wenn einem «das Gehör geschenkt wird», dann wird das, wie es in der volkstümlichen Redewendung zum Ausdruck kommt, als wertschätzend empfunden. Wenn hingegen aus Zeitmangel die persönlichen Final-Gespräche für First Officer gestrichen und von einer Massenveranstaltung ersetzt werden, so ist das ein Schritt in die falsche Richtung. «Wo das Hören verkümmert, tritt allmählich Distanz ein», so Grimm.

Unsere FührungscREW steht vor der Herausforderung, sich in der Reorganisation mehr Zeit für ihre eigentliche Aufgabe – die Menschenführung – zu nehmen. Sie muss zur Einsicht gelangen, dass es eine neue Führungskultur benötigt, um die immateriellen Werte in der Organisation zu fördern. Nur so werden sich die innerbetrieblichen Reibungsverluste verringern und die Wertschöpfung steigern lassen. Von einem «Great Place to Work» sind wir noch ein grosses Stück entfernt. ●

## Der authentische Geschmack

**Gate Gourmet ist für das Catering der Swiss an der Homebase in Zürich zuständig. In dieser Funktion übernimmt sie auch die Lieferung der Crew-Mahlzeiten. Doch nicht alles, was wir an Bord essen, wird in Zürich hergestellt. Nur wer zu den Business und First Class Meals greift, kann sich sicher sein, dass diese in der Schweiz produziert wurden.**

*Text: Tobias Mattle*

Für einige ist es eine NebensächlichkeIt, für andere die schönste Sache der Welt: Essen. Speis und Trank geben immer auch zu Diskussionen Anlass. So auch auf 37 000 Fuss Höhe, wenn der orientalische Duft Indiens oder die frische Brise Italiens die Piloten von kulinarischen Höhenflügen träumen lassen. Auch wenn die Darbietung des Chicken Curry und der Gemüse-Lasagne in zwei Aluschalen diese Träume platzen lässt, kommen die Essen bei den meisten Flight Crews gut an.

Viele Flight Attendants und Piloten durften bei Gate Gourmet zwecks Ausbildung bereits hinter die Kulissen schauen. Dass Gate Gourmet am Flughafen Zürich pro Tag rund 45 000 Mahlzeiten (davon 35 000 für die

Swiss) ausliefert, sehen die Besucher dem überschaubaren Betrieb kaum an. Nirgends sind Fließbänder installiert, und abgesehen von den Wasserflaschen in der Warenannahme deutet nicht viel darauf hin, dass der Besucher hier in einem Nahrungsmittelgrossbetrieb steht.

### Gate Gourmet Facts

Gate Gourmet ist eine von über zehn Firmen im Gategroup-Konzern. Das Unternehmen zeichnet aber nicht nur für das Catering von Flugzeugen verantwortlich, sondern ist vielerorts auch zuständig für den Bordverkauf oder die Auswahl von Komfortartikeln. Selbst Anlagebewirtschaftung oder die Gestaltung von Airline Lounges wird von Firmen innerhalb der gategroup übernommen. Weltweit ist der Konzern auf sechs Kontinenten zu finden und in über 36 Ländern vertreten. In der Schweiz ist die Tochterfirma Gate Gourmet an den Standorten Zürich, Genf und Basel stationiert. Alleine in Zürich setzen 640 Vollzeitbeschäftigte alles daran, jeden Tag aufs Neue Qualitätsmahlzeiten zuzubereiten. In durchschnittlich 8 bis 15 Minuten werden die Essen mit 63 Lastwagen zu den verschiedenen Fliegern gebracht.



*Nachdem das Fahrzeug die Sicherheitskontrolle passiert hat, werden die Mahlzeiten in das Flugzeug geladen.*



*Fließbänder sind bei Gate Gourmet nicht zu finden – stattdessen wird alles von Hand gekocht, geschält und geputzt.*

rant fährt mit dem Auto zum Tor 101 und durchläuft dort die Sicherheitskontrolle, genauso wie die Crews im OPC: aussteigen, Metallgegenstände ablegen, Badge vorweisen, Auto kontrollieren, einsteigen und weiter zum Flugzeug fahren. Es ist daher verständlich, dass es teilweise mehr als zehn Minuten dauert, bis eine Mahlzeit in dem Flugzeug ist. «Obwohl der Zugang zum Gate-Gourmet-Gebäude ebenfalls gesichert ist, befindet sich unsere Produktion nicht auf dem Sicherheitsgelände des Flughafens», beschreibt Philipp Diener, Sales Director Switzerland, die Situation. Es scheint für den Flughafen einfacher zu sein, die Lastwagen von Gate Gourmet jeden Tag Dutzende Male zu kontrollieren als einen Kontrollpunkt vor das Gate-Gourmet-Gebäude zu legen und die grossen Lastwagen, die täglich die Ware abliefern, einem Sicherheitscheck zu unterziehen.

#### **Unsere tägliche Mahlzeit**

Die Crew Meals werden an zwei unterschiedlichen Standorten hergestellt: In Zürich, Genf und Basel wird das gesamte Catering für die First- und Business-Class-Passagiere produziert. Da auf der Langstrecke ebenfalls Business Class Meals geladen werden, ist klar, dass diese aus Schweizer Produktion stammen. Die warmen Mahlzeiten für die Economy Class und damit auch die Crew Meals auf der Kurzstrecke werden in Deutschland eingekauft und zweimal wöchentlich in Zürich angeliefert.

Der Cateringbetrieb in Zürich ist in verschiedene Bereiche unterteilt. In einem Teil des weitläufigen Gebäudes sind Mitarbeiter für die Beschaffung der Waren aus den unterschiedlichen Lagern zuständig, andere kochen, waschen und schneiden die Zutaten, und wieder andere stellen die Mahlzeiten dann aus den unterschiedlichen Komponenten zusammen. Jeder Tag der Woche ist durch eine Farbe gekennzeichnet. Der Montag ist beispielsweise blau, der Dienstag gelb und der Mittwoch rot. Alle Zutaten und Mahlzeiten werden mit der jeweiligen Farbe dem Tag zugeordnet, um das Herstellungsdatum festzuhalten. Dadurch wird gewährleistet, dass nur frische Ware die Hallen von Gate Gourmet in Richtung Flugzeug verlässt. «Die Essen für die Gäste in der First und der Business Class werden spätestens einen Tag nach der Herstellung in dem Flugzeug serviert», so Diener. Und was für die

First- und die Business-Class-Passagiere gilt, gilt auch für die Crews, da sie die gleichen Mahlzeiten zu sich nehmen.

Zweimal pro Woche bringt ein Lastwagen die tiefgefrorenen Mahlzeiten der Economy Class nach Zürich zu Gate Gourmet. «Wir stellen hohe Anforderungen an die Qualität und kontrollieren diese auch regelmässig mit Gate Gourmet zusammen», sagt Samuel Rechsteiner, Crew Meal Coordinator bei der Swiss.

#### **Beladung**

Der hauptsächliche Unterschied zwischen der Kurz- und der Langstrecke liegt aber nicht in der Qualität der Speisen, sondern im unterschiedlichen Angebot je nach Länge der Flüge. Während auf der Langstrecke oftmals mehrere Mahlzeiten serviert werden, muss die Crew-Schublade auf der Kurzstrecke nur für einen Tagesabschnitt ausreichen. Und diese sind klar definiert. Der Tag wird kulinarisch in Breakfast, Lunch, Dinner und Snack unterteilt. Massgebend für die Beladung ist die Startzeit (STD). Liegt diese zwischen 6 und 9.29 Uhr, so wird die Breakfast-Crew-Schublade mit Joghurt, kaltem Fleisch, Käse und Brötchen geladen. Von 9.30 bis 14.59 Uhr ist bei Gate Gourmet Mittagszeit. Bei einer geplanten Abflugzeit in diesem Zeitfenster darf man sich auf ein warmes Essen freuen.

### **«Das aktuelle Sortiment für die Crews umfasst 23 verschiedene Mahlzeiten.»**

Vom Mittagessen geht es direkt weiter zum Abendessen. Die Dinner Time liegt zwischen 15 und 18.59 Uhr. Auch während dieser Zeit gibt es warme Mahlzeiten an Bord. Und wer spätabends noch unterwegs ist, erhält ab 19 Uhr einen Snack: Sandwiches, Joghurt und etwas Süsses.

Diese Schwarz-weiss-Abgrenzung zwischen den Mahlzeiten mag manchmal etwas seltsam erscheinen – beispielsweise, wenn auf einem St.-Petersburg-Flug, der um 9.15 Uhr startet, aber erst um 16.20 Uhr wieder in Zürich landet, nur ein Frühstück geladen ist. Deshalb gibt es die Ausnahmeliste. Wenn bei Gate Gourmet die Crew-Schublade geladen wird, überprüfen die Mitarbeiter, ob der Flug auf der Ausnahmeliste steht, wodurch beispielsweise beim St.-Petersburg-Flug warme Essen geladen werden können. Auch kurzfristige Umstellungen bei Flugzeugtypen fordern den Mitarbeitern von Gate Gourmet ein hohes Mass an Flexibilität ab.

#### **Echt schweizerisch**

Jedes Land hat seine eigene Küche: Pizza in Italien, Fondue in der Schweiz, Wiener Schnitzel in Österreich. Doch selbst wenn es nicht um Spezialitäten geht, hat jedes Land beim Essen ganz eigene Geschmacksvorlieben. Das Brot schmeckt in Deutschland anders als hierzulande, und Pommes Frites haben in jedem Land ihre Eigenheiten. Damit der Kunde sich an Bord eines Swiss-Flugzeugs auch in der Schweiz wähnt, muss der Geschmack der Mahlzeiten dieses Gefühl hervorrufen.

«Unsere Frischeprodukte stammen aus dem Zürcher Unterland, und auch die Milchprodukte haben ihren

Ursprung in der Schweiz», so Diener. Er betont auch, dass es ein grosses Anliegen von Gate Gourmet ist, die Produkte in nachhaltigen produzierenden Betrieben einzukaufen.

Auch in der Economy Class wird versucht, den Schweizer Geschmack zu treffen. Der Hersteller der Economy Class Meals in Deutschland kauft deshalb beispielsweise die Teigwaren in der Schweiz ein und würzt die Mahlzeiten mit typisch schweizerischen Produkten wie Aromat. Die Swiss und Gate Gourmet machen neben dem Geschmack aber auch Auflagen bezüglich des Aussehens, der Ethik, Hygiene und des Gewichts.

Gate Gourmet ist besonders stolz darauf, dass in keiner Mahlzeit Haltbarkeitsmacher enthalten sind. Nicht nur bei den Mahlzeiten in der First und der Business Class verzichtet man auf solche Zusatzstoffe, sondern auch die Economy-Class-Mahlzeiten sind völlig frei davon. Damit die Economy-Class-Essen und die Crew-Mahlzeiten trotzdem auch einige Zeit später noch gegessen werden können, werden sie tiefgefroren. Deshalb heissen die Hot Meals, wie wir sie in dem Flugzeug nennen, bei Gate Gourmet «Frozen Meals».

### Immer etwas Neues

«Theoretisch ist es als Besatzungsmitglied möglich, auf der Kurzstrecke eine Sechstages-Rotation zu fliegen und nie die gleichen Mahlzeiten zu essen», so Rechsteiner. Die Rechnung dazu: In einem Sechstages-Zyklus kommen an den geraden Daten drei verschiedene Crew-Essen in die Crew-Schublade, während an ungeraden Daten drei andere Mahlzeiten den Weg in das Flugzeug finden. An zwei aufeinanderfolgenden Tagen ist also nie das gleiche Angebot an Bord, und über die sechs Tage werden der Crew sechs unterschiedliche Crew-Essen angeboten.



Alle Zutaten und Mahlzeiten werden mit einer Farbe einem Wochentag zugeordnet, um das Herstellungsdatum festzuhalten.

Das aktuelle Sortiment für die Crews umfasst 23 verschiedene Mahlzeiten, die gleichzeitig mit dem Menu Cycle der Passagiere geändert werden können. «Es gibt gewisse Crew-Essen, die aufgrund der Beliebtheit nie aus dem Angebot genommen werden, weshalb nicht

## «Zweimal pro Woche bringt ein Lastwagen die tiefgefrorenen Mahlzeiten nach Zürich.»

alle drei Monate ein völlig neues Sortiment entsteht», sagt Rechsteiner.

Wenn der Menu Cycle nach drei Monaten um ist, werden auch die Crew-Mahlzeiten neu ausgewählt. Dann kann aus einer Art Satzbaukasten ein neues Menü zusammengestellt werden. «Eine völlige Neukreation ist eigentlich nicht möglich, da die Stückzahlen für die Besatzungen zu klein wären. Deshalb setzen wir aus dem bestehenden Angebot etwas Neues zusammen», erklärt Diener.

### Gesundheit

Doch sind diese Mahlzeiten auch gesund? Beim Öffnen der Crew Meals auf der Kurzstrecke kommt teilweise das Gefühl auf, dass doch etwas viel Öl hineingeraten ist. «Da die Geschmacksnerven im Flugzeug anders reagieren, müssen wir bei der Zubereitung auf gewisse Tricks zurückgreifen. Wir würzen beispielsweise etwas stärker oder braten Fleisch etwas länger an, um den Geschmack zu intensivieren», so Diener. Trotzdem ist Gate Gourmet davon überzeugt, dass das Essen ausgewogen ist. Besonders bei den Mahlzeiten, die in Zürich zubereitet werden, ist die Frische einer der wichtigsten Faktoren. Diener betont, dass keine Zusatzstoffe in den Speisen enthalten sind, was ein weiterer Faktor für eine gesunde Ernährung ist.

Zudem werden in den Crew-Schubladen jeweils auch Obst, Joghurt und Cerealien geladen, die eine gesunde Ernährung ergänzen. Die Rücklaufzahlen sprechen allerdings Bände: Genau diese drei gesündesten Nahrungsmittel werden im Flugzeug kaum angetastet. So haben es jedes Flight Attendant und jeder Pilot selbst in der Hand, sich etwas gesünder zu ernähren, wenn sie auch mal zum Obst greifen.

«Wir sehen jedoch auch einen gewissen Handlungsbedarf, beispielsweise beim Joghurt, den Früchten oder den Salatsaucen. Wir wollen hier mehr Abwechslung hineinbringen und so die Crews dazu animieren, sich gesünder zu ernähren», so Rechsteiner. Wer nun Angst um die weisse Gate-Gourmet-Salatsauce hat, wird von Rechsteiner beruhigt: «Es gäbe einen handfesten Volksaufstand, wenn wir diese Sauce aus dem Sortiment nähmen. Die bleibt auf alle Fälle ein fester Bestandteil der Crew-Schublade.» Übrigens: Die Gate-Gourmet-Salatsauce war in ihrer früheren Karriere die Salatsauce für die First-Class-Passagiere bei der Swissair. ●

# European Cockpit Association – Your Voice in Europe

**Die EU macht ihren Einfluss bei vielen der gängigen Vorschriften in der Aviatik geltend. Die European Cockpit Association setzt sich auf dieser politischen Ebene für uns ein. Neben der Diskussion um die neuen Flight Time Limitations stehen viele weitere Themen auf deren Agenda.**

*Text: ECA - European Cockpit Association*



Whenever you undergo security checks before your flight, receive your roster, go through training, or collectively negotiate with your employer, the EU's "invisible hand" has had its impact. Almost every aspect of your profession is influenced nowadays by EU legislation. To ensure the pilot's concerns and needs are accounted for, your interests are represented at EU level, on a daily basis, through the European Cockpit Association (ECA). For 20 years - together with your national union/association and other pilot associations from across Europe - we have been active in Brussels to make your voice heard. How is this organised? What has ECA achieved? What can you do to help?

As more aviation and employment matters move from national arenas to the EU, the work of ECA becomes of ever-greater direct relevance to you. ECA is actively involved in a multitude of expert groups at EU level that draft aviation social, industrial, and safety legislation. We present your perspective and operational expertise to EU decision-makers, and back this up with political "lobbying".

## **Hottest Issue – FTL**

You are undoubtedly aware of our hottest issue, through yours and your association's outstanding contribution to the campaign. For many years ECA has been ringing alarm bells about the threat pilot fatigue poses to aviation safety. The EU now wants to replace leading Flight Time Limitations schemes (FTL) like the UK CAP 371 with staggeringly lenient pan-European rules, ignoring decades of scientific evidence. Given this stubborn, flawed approach, nearly 100 pilots demonstrated in Luxembourg on 16 June 2011, calling on the EU Transport Ministers gathered there to make safety their first priority. Many national pilot associations participated in this event and your help in more actions like this will be needed!

## **Further Issues**

Another European issue where ECA is actively involved is the threat from airline management trying to undermine pilots' ability to organise, negotiate and enforce our collective agreements - using the "trans-national" nature of their operations as a pretext to deny these rights. Whereas airlines can operate and base their pilots in different EU countries, they claim that pilot unions should only be allowed to represent their pilots nationally.

An example of a means to counter this is the setup by ECA and its members of the "easyJet Pilot Group" - a co-operative of national associations (administered by BALPA) to coordinate and represent all the EZY pilots.

Other issues where ECA is actively involved on your behalf include championing our role in the "Single European Sky"; better protection of data in EU legislation on Flight Data Recorder analysis; in-flight security legislation; new rules on air operations and pilot training, and many more.



*Pilots demonstrating for safe rules on pilot fatigue, June 2011.*

Without ECA, commercial interests would define legislation in all these areas. ECA is there to make sure your interests aren't overlooked.

Please see us online at [www.eurocockpit.be](http://www.eurocockpit.be) (email: [eca@eurocockpit.be](mailto:eca@eurocockpit.be)) and if you'd like to get involved as a pilot expert, contact your association.

**We are sure YOU can make a difference! •**

### Going nuts for Going digital

Ich bin ja fürwahr ein grosser Freund dieser praktischen Gerätschaften und elektrischen Apparätchen, welche unser täglich Leben grundsätzlich erleichtern sollen und es manchmal auch etwas verkomplizieren, ich bin ein Anhänger von Going digital, ein Freund von Paperless office, ein Fan von Paceblade und Crewlink offline und ein begeisterter User von Flugzeugen, welche dermassen digitalisiert sind, dass deren Hersteller bei ihrer Lancierung noch behauptet hatten, ihr Flugzeug wäre dank Elektronik und ingenieurem Genius unter keinen Umständen in einen Zustand des Strömungsabrisses zu bringen, sogar wenn es von der eigenen Grossmutter manövriert würde. Nun wurde vor Kurzem diskret eine Checkliste eingeführt zur Retablierung eines eventuell doch auftreten könnenden Strömungsabrisses, ganz ohne Zutun von irgendwelchen Grossmüttern.

Auch sonst funktioniert die schleichende Digitalisierung problemlos und zur vollsten Zufriedenheit aller Teilnehmer, und für kleinere Störungen an den jeweiligen Schnittstellen sollte man eine grossmütige Haltung aufbringen. Zum Beispiel beim PBS, einer schon fast antiken Form von Going digital, welches mir in letzter Zeit jeweils einen Delhi plante, wenn ich einen JFK gewünscht hatte, bis ich herausfand, dass es wohl mit dem «New» zu tun haben müsste: New York, New Delhi. Im Zusammenhang mit Computern muss man den Fehler immer zuerst bei sich selber suchen, weil: Elektronenhirne können nicht irren. So gesehen freut man sich, wenn einem der Arbeitgeber mitteilt, dass das Going digital endlich massiv vorangetrieben werde und schon bald kein Buch und kein Papier mehr das Cockpit und das heimische Büro verunstalten solle. Das kann ja heiter werden.

Heiter, aber nicht unbedingt heller sind nach längerem Gebrauch inzwischen auch die Bildschirme der Paceblades. Die Urform aller Tablets, als dämpfende und dampfende Unterlage unter dem Essens-tablett auch durchaus nützlichen Datenbretter mit der Anmutung eines C-64 und der Wärmeentwicklung eines Heizlüfters, bestechen heutzutage nur noch durch ihre Langsamkeit, ihre Dunkelheit und ihre Eigenschaft, sich im allerdümmsten Moment zwecks Stromsparens abzuschalten und in einen tiefen Winterschlaf zu verfallen, aus dem sie meist erst nach der Landung wieder aufzuwecken sind. Zudem reagiert der sogenannte Touchscreen zwar sehr sensibel auf Berührung, aber leider immer rund drei Fingerbreit neben der beabsichtigten Stelle, sodass die Suche nach einem Bulletin oder das Öffnen einer Com chart einen in den Wahnsinn treiben könnte. Going bananas statt Going digital.

Drum soll es schon bald ein neues eTeil geben, als Belohnung für gute Arbeit und anständiges Betragen. Vielleicht kommt jetzt einmal etwas Schönes,



Stilvolles daher, wobei beim Arbeiten darauf sogar Freude aufkommen könnte, vielleicht gar so ein nettes, leichtes Designteil mit dem Äpfelchen drauf. Wie grad in der eZeitung zu lesen war, dürfen sich die Delta-Piloten selber ein Tablet auslesen, sei es ein iPad, ein Xoom oder ein Galaxy: Hauptsache benutzerfreundlich. Bei uns: Hauptsache irgendein so ein Schlepptop; und auslesen dürfen wir dann noch zwischen einem grauen und einem schwarzen Futteral. Da herrscht bei uns halt der streng protestantische Ansatz: zuerst die Arbeit, dann das Vergnügen, und ja nicht beides gleichzeitig. Der Umberto Eco hat es schon vor Jahren gesagt: Mac ist katholisch, PC protestantisch. Hier die Schönheit und die Lust, dort die Mühsal und der Frust. Hier das Schöne, Gute, Wahre; dort die schnöde Massenware.

Vor lauter eMail, eQuestionnaire, eCRM, eKaizen, eOFP, eQuali, eRM, eOperations, eCommunication, eTests, eCheck-in und dem ganzen weiteren eRsinn kommt beim älteren Betrachter eine leise Wehmut auf und eine starke Erinnerung an den Duft von Alkoholmatritzen und den Geruch von Blättern und Heften und Büchern aus richtigem Papier. «So ein Analog-Gruftie, der schreibt seine Artikel bestimmt noch auf der Hermes Baby, der liest sicher noch Papier!zeitung! und Papier!bücher! und geht ins Film!kino!, statt iPaper, iBooks, iMovie!», höre ich jetzt die Jungen schreien, welche mit dem iPod als Babysitter aufgewachsen sind und ihre Schulaufgaben auf iPad gemacht haben, wenn überhaupt, und der grassierenden iNfantilisierung und dem schleichenden iLletrismus schon ganz böse anheimgefallen sind. Das letzte Buch, von dem sie noch Kenntnis haben, ist das Facebook.

Immerhin soll der neue GAV den Alten zuliebe zum letzten Mal auf Papier publiziert werden. Auf Papier ist's einfach irgendwie griffiger. Auch für die Steuerämter und die anderen Schmarotzer, welche schon haimässig vorfreudig ihre hungrigen Mäuler aufreissen. Wie etwa unser Lieblingsflughafen, der ganz schnell reagiert hat und die Parkkosten für uns im ohnehin überfüllten Parkhaus gleich um 10 Prozent erhöhen wird. Drum hier mein Vorschlag an die Verbandskassiere, ganz ohne eRonie: Investiert doch die nun obsoletere Streikkasse in etwas wirklich Soziales, Solides und Solidarisches und kauft doch bitte gleich das ganze Personalparkhaus!

*pk2@bluemail.ch*

# Von der Erde zum Mond

**Am zweiten Oktober-Wochenende treffen sich Astronauten, Künstler und Wissenschaftler im Verkehrshaus in Luzern. Lukas Viglietti, Senior First Officer bei der Swiss, organisiert den interessanten Anlass.**

*Text: Peter Tilly*

Das Wochenende vom 8./9. Oktober müssen sich Weltraum-Fans rot im Kalender anstreichen. Im Verkehrshaus Luzern treffen sich zwei ehemalige Astronauten und Persönlichkeiten aus der Wissenschaft im Rahmen der Festivitäten «Von der Erde zum Mond». Lukas Viglietti, Senior First Officer auf der Langstrecke und Präsident des Swiss-Apollo-Vereins, organisiert den Anlass am zweiten Oktober-Wochenende.

Das Programm ist vielfältig und verspricht zwei spannende Tage. Gleich zwei Raumfahrer beehren den Anlass. Neben dem uns bestens bekannten Schweizer Astronauten Claude Nicollier wird auch Charlie Duke anwesend sein. Charlie Duke war im Team von Apollo 16 und stand als zehnter Mann auf dem Mond.

## **Pflanzung eines Mondbaums**

Neben einer Konferenz und den Vorträgen können die Besucher auch einer feierlichen Pflanzung eines Mondbaums beiwohnen. Stuart Roosa, Astronaut der Apollo-14-Mission, hatte auf seinem Ausflug ins Weltall Baumsamen im Gepäck. Dies war Teil eines Experiments unter dem Patronat des U.S. Forest Service. Man wollte untersuchen, welchen Einfluss die Schwerelosigkeit auf die Samen hat. Den Ausflug ins All überstanden

Im Juli 1969 betraten Neil Armstrong und Buzz Aldrin die Mondoberfläche. Damit wurde einer der ältesten Träume der Menschheit wahr. Die gewagteste Forschungsreise, die von Menschen je unternommen wurde, fand einen erfolgreichen Abschluss.

Swiss Apollo bemüht sich, diese Geschichte auf die Zukunft ausgerichtet durch verschiedene Aktivitäten weiterzugeben.

Swiss Apollo pflegt ein umfassendes und internationales Netzwerk von Zeitzeugen wie Astronauten, Ingenieuren und Wissenschaftlern. Es ist unsere Priorität, dass wir Informationen aus erster Hand bekommen.

Seit unserer Gründung im Jahr 2009 haben wir verschiedene spannende Projekte im Verkehrshaus der Schweiz realisiert. So zum Beispiel die permanente Ausstellung «first on the moon» mit unserem offiziellen Poster über das Sonnenwind-Experiment des Berner Professors Johannes Geiss. Letztes Jahr haben wir die Konferenz «Mission Moon» mit Claude Nicollier und dem Apollo-14-Astronauten Edgar Mitchell durchgeführt. Neue Projekte sind in Planung.

SWISS APOLLO steht als Kompetenzzentrum zu Ihrer Verfügung.

diese ebenso wie jenen Zwischenfall, der sich bei der Rückkehr zur Erde zutrug: Im Vakuum der Dekontaminationskammer zerbarst die Dose, die Samen mussten mühsam aufgelesen werden. Im Labor keimten sie zu Setzlingen heran, die Abnehmer in aller Welt fanden.

An das Weisse Haus in Washington wurde ebenso geliefert wie an den japanischen Kaiserpalast. Ein weiterer Setzling wird am 8. Oktober im Verkehrshaus gepflanzt, und das von Rosemary Roosa, der Tochter des Apollo-14-Astronauten, der die Samen im Weltraum-Gepäck hatte. Taufpate ist der vielseitige Künstler Hans Erni.

*Der Organisator Lukas Viglietti beantwortete der Rundschau ein paar Fragen zum Anlass.*

**«Rundschau»:** Diese Frage muss ich einfach zu Beginn stellen: Spürst Du den Vollmond?

**Lukas Viglietti:** Ja, ab und zu wie jeder von uns. Tatsächlich beeinflusst der Mond das Leben auf der Erde.



*Lukas Viglietti mit Charlie Duke.*

Es wurden viele Studien über dieses Thema geschrieben. Der Mond liegt uns sehr nahe, deshalb ist die Beziehung zu ihm eine besondere.

**«RS»:** Was Du hier auf die Beine stellst, ist bewundernswert. Es handelt sich bei dem Anlass «Von der Erde zum Mond» nicht um einen kleinen Event. Wie lange brauchtest Du für die Vorbereitung und wer half Dir dabei?

**L.V.:** Seit über 30 Jahren interessiere ich mich für Mondlandungen. Konkret habe ich vor ungefähr fünf Jahren mit Projekten begonnen. Das erste Projekt war die Ausstellung «first on the moon» im Verkehrshaus Luzern, die immer noch betrachtet werden kann. Viele Leute helfen mir dabei. Das Kernteam bildete ich zusammen mit dem Verkehrshaus. Sehr wichtig sind auch meine Sponsoren, die die Umsetzung meiner Ideen überhaupt ermöglichen.



Ein Mondbaum, wie er bald in Luzern zu bewundern sein wird.

«RS»: Es ist nicht der erste Anlass dieser Art. Bereits im Februar des vergangenen Jahres holtest Du einen ehemaligen Mondbesucher nach Luzern. Stargast war damals Edgar Mitchell, Astronaut der Apollo-14-Mission. Was treibt Dich dazu, in regelmässigen Abständen Raumfahrer nach Luzern zu holen?

L.V.: Als erster Mensch den Fuss auf unbekanntes Land zu setzen, ist seit Christopher Columbus nicht mehr vielen Menschen vorbehalten gewesen. Die Apollo-Astronauten hinterliessen ihre Fussabdrücke nicht nur auf unerforschtem Land, sondern auf einem fremden Himmelskörper. Es interessiert mich zu wissen, wie man sich bei solch aussergewöhnlichen Erfahrungen fühlt. Nur noch neun lebende Menschen können berichten, wie wundervoll sich die Erde präsentiert, wenn man auf einem entfernten Himmelskörper steht. Das ist spannend! Ihre Botschaften sollten alle Leute einmal in ihrem Leben hören. Das will ich fördern.

«RS»: Im Schatten der vielen prominenten Astronauten steht Prof. Dr. Johannes Geiss. Völlig zu Unrecht, wenn man seine Biografie betrachtet. Er war in den 60er Jahren Leiter des Schweizer Apollo-Sonnenwind-Experiments. Dank eines speziellen Kollektors, den die Apollo-Missionen jeweils zum Mond mitnahmen, gelang es Geiss und seinem Team, 1969 zum ersten Mal Sonnenatome zur Erde zu bringen. In welcher Form arbeitest Du mit ihm zusammen?

L.V.: Als ich die unglaubliche Geschichte von Prof. Johannes Geiss erstmals hörte, war ich tief beeindruckt. Man stelle sich mal vor, sein Experiment wurde auf der Mondoberfläche noch vor der amerikanischen Flagge bei der ersten Mondlandung aufgestellt! Das war so symbolisch, dass die Nixon-Regierung von der NASA vor dem Flug erfolglos forderte, die Reihenfolge der Bodenaktivitäten zu ändern. Johannes ist inzwischen ein enger Freund von mir, und wir arbeiten sehr gut zusammen.

«RS»: Wie es der Name des Vereins «Swiss Apollo» schon verrät, befasst ihr Euch mit den Apollo-Missionen. Interessieren Dich die aktuellen Raumfahrt-Projekte auch?

L.V.: Der Name Apollo steht für Hoffnung: Man sollte seine Träume immer konsequent verfolgen, seit Apollo ist nichts mehr unmöglich. Und der Name Apollo steht auch für Wahrnehmung: Unser Planet Erde ist klein und zerbrechlich, wie die Fotos von Apollo-Astronauten zum ersten Mal zeigten. Das Thema Raumfahrt ist extrem breit und vielseitig. Ich informiere mich über die aktuellen Raumfahrt-Projekte, aber meine Kernkompetenz liegt klar bei den Mondlandungen.

«RS»: Wann steht das nächste Mal ein Mensch auf dem Mond, und welche Nationalität hat er?

L.V.: Im Moment liegen die Chinesen klar vorne. Vielleicht werden wir in 15 Jahren eine chinesische Taikonautin auf dem Mond herumspazieren sehen. Aber zuerst sollten wir meiner Meinung nach alle Ressourcen für ein nachhaltiges Leben auf unserem Raumschiff Erde einsetzen. Und dafür spielt die Raumfahrt weiterhin eine wichtige Rolle.

«RS»: Was sind Deine nächsten Projekte?

L.V.: Nächstes Jahr planen wir ein schönes Fest für das 20. Jubiläumsjahr des ersten Flugs von Claude Nicollier ins Weltall. Eine Chance für alle, die mehr über einen der erfolgreichsten Astronauten aus Europa erfahren möchten. Als Mensch ist er ebenfalls ein Vorbild – ein Vorbild, das man im Oktober in Luzern treffen kann!

«RS»: Vielen Dank für das Interview. •



# Was macht eigentlich ... Werni Eicher?

In dieser noch jungen Artikelserie wurden bis anhin Piloten befragt, die einst für die Swissair oder die Swiss gearbeitet haben. Diesmal kommt ein Kollege aus dem Dispatch zu Wort, der bei seiner Pensionierung Ende September sage und schreibe 44 Jahre, fünf Monate und zwölf Tage die Geschicke der nationalen Airline mitgestaltet hat.

*Interview: Peter Tilly*

*Für ein Mittagessen bleibt keine Zeit. Werni war für die Frühschicht eingeteilt. Die Langstreckenflugzeuge der Mittagswelle sind in der Luft, und die Spätschicht hat übernommen. Wir treffen uns in «Starbucks» am Flughafen Kloten und blicken zusammen 45 Jahre zurück.*

**«Rundschau»:** Seit 1967 engagierst Du Dich in verschiedenen Positionen für die Swissair und die Swiss. Wie hat alles angefangen?

**Werni Eicher:** Nach dem Diplomabschluss an der Handelsschule in Winterthur habe ich mich bei der Swissair als Luftverkehrsangestellter beworben. Wegen fehlender Fremdsprachenkenntnisse wurde mir zuerst eine Stelle als Programmierer angeboten. Die Tests verliefen jedoch negativ, und so bin ich damals im gerade neu eröffneten Verwaltungsgebäude am Balsberg in der Buchhaltung gelandet. Nach dem Militärdienst (RS, UOS, OS und Abverdienen) habe ich auf eigene Faust einen Sprachaufenthalt in London gemacht und konnte dann in der Fracht als Luftverkehrsangestellter beginnen.

**«RS»:** Wenn ich 1967 und Swissair auf der Google-Seite eingebe, finde ich Bilder der DC-8, von Hostessen in kurzen Röcken und den lauten Coronados. Was sind Deine Erinnerungen an Dein erstes Jahr im Dienste der Swissair?

**W.E.:** Das erste Jahr war relativ kurz, da ich nach acht Monaten in den Militärdienst eintrat. Ich erinnere mich aber noch an die Balsberg-Zeit, als das «Kaffeewägeli» jeweils am Morgen und am Nachmittag durch die Gänge geschoben und den Mitarbeitern eine kurze Kaffeepause genehmigt wurde. Auch mein erster Freiflug ist mir noch präsent: nach Genf und zurück mit der Caravelle. Freiflüge auf internationalen Strecken waren für Angestellte unter 20 Jahren nicht möglich. Den zweiten Freiflug, ein Jahr später, löste ich nach Tel Aviv ein. Mit der Coronado, dem damals schnellsten Flieger, flog ich an die israelische Mittelmeerküste.

**«RS»:** Wie ging es bei Deinem beruflichen Werdegang weiter?

**W.E.:** Nach zwei Jahren wechselte ich in den Passagierdienst und nach weiteren zwei Jahren in die Stationszentrale, das heutige Hub Control Center. In dieser Zeit hatte ich noch die Gelegenheit, für sechs Monate als Galley Steward zu arbeiten. Ein Auslandseinsatz war eigentlich schon von Beginn an mein Ziel. Für Angestellte, die nicht bei der Swissair eine Lehre als Luftverkehrsangestellte absolviert hatten, waren die Chancen leider gleich null.

Als Mitte der 70er Jahre ein Flight-Dispatch-Kurs ausgeschrieben wurde, habe ich mich gemeldet. In dieser Funktion bestand die Aussicht, in absehbarer Zeit als



**Werni Eicher** ist 1948 geboren und 19 Jahre später in die Swissair eingetreten. Zusammen mit seiner Frau Joanne, die er in Nairobi kennenlernte, und der Adoptivtochter Charlene lebt er in Basserdorf im Kanton Zürich. Werni wird am 30. September nach 44 Jahren, fünf Monaten und zwölf Tagen im Dienst der Swissair und der Swiss pensioniert.

kombinierter Stationsleiter/Flight Dispatcher ins Ausland versetzt zu werden. Nach bestandener Aufnahmeprüfung drückte ich ein halbes Jahr die Schulbank in der damaligen SLS. Noch während der praktischen Ausbildung in Zürich und im Dispatch New York wurde ich angefragt, ob ich Lust hätte, als Assistant Stationsleiter/Dispatcher nach Lagos zu gehen.

**«RS»:** Lagos gilt nicht gerade als Traumdestination.

**W.E.:** Nein, in der Tat nicht! Mein Vorgänger hatte nach kurzer Zeit die Koffer wieder gepackt, und man suchte dringend einen Nachfolger. Ich habe zugesagt und meine praktische Ausbildung in Lagos abgeschlossen. Für den Final Check und die BAZL-Dispatch-Lizenz – ja, das gab es noch zu jener Zeit – musste ich kurz nach Zürich zurück. Aus rechtlichen Gründen war ich bei der nigerianischen Arax Airways angestellt. Dies jedoch nur auf dem Papier.

**«RS»:** Was waren Deine Aufgaben in Lagos?

**W.E.:** Nebst den drei Swissair-Transitflügen nach und von Accra war ich zuständig für die Balair-Charter- und Cargo-Operation. Die Balair hat damals während der Hadj-Zeit muslimische Pilger von Lagos nach Jeddah und zurück geflogen. Mit der DC-8-55CF (HB-IDU) war die Balair auch im Cargo-Geschäft tätig. Übers Wochenende flog die DC-8 Passagiere nach Palma und zurück. Jeweils am Sonntagabend wurde der Flieger zum Frachter umgebaut und flog von Basel aus vollbeladen mit Cargo nach Lagos. Der Flugplan war sehr eng kalkuliert. Der Ein- und Auslad der Fracht, von der normalen Palette bis zu vier Meter langen Webmaschinen, brachte ihn öfters durcheinander. Kommunikation war Ende der 70er Jahre noch ein Fremdwort, und so stand ich öfters am Flughafen und wartete wie bestellt und nicht abgeholt. Als einzige Kommunikationsmöglichkeiten boten sich die Kurzwellenfunkgeräte der herumstehenden Flugzeuge an. Wenn zufällig ein solches auf dem Tarmac stand und an eine externe Stromversorgung angeschlossen war, fragte ich die anwesende Crew oder den Ground Engineer, ob ich den Kurzwellensender benutzen dürfe. Und dann folgten zahlrei-



che Rufe in die unendlichen Weiten der Galaxie: «Berna, Berna – Balair Lagos calling Berna on ... »

Mit viel Glück hatte ich nach ein paar «rauschenden» Versuchen das Hauptquartier der Balair in Basel am «Draht» und erfuhr, dass der Flieger verspätet sei, da man mit der Beladung Probleme hatte. Selbstverständlich sei ein schneller Auslad wünschenswert, und man hoffe, dass die Maschine innert Rekordzeit wieder in der Luft sei ...

Flugpläne wurden übrigens noch von Hand gemacht. Als Planungsgrundlage diente das Windprotokoll des ankommenden Fluges.

**«RS»:** Als junger Mann warst Du weit entfernt vom gewohnten Umfeld, der Familie und von Freunden. Ist der Kontakt nach Hause heute dank Skype, Internet und Handy in Sekundenbruchteilen hergestellt, ging das früher (fast) nur mit Briefpost. Hast Du je mit Deiner Situation gehadert?

**W.E.:** Gehadert habe ich eigentlich nie. Wie schon erwähnt, gab es in Lagos praktisch keine direkte Kommunikation mit dem Ausland. Irgendwo existierte eine Telefongesellschaft, ich habe ihre Dienste jedoch nie in Anspruch genommen. Wahrscheinlich hätte es auch ein Vermögen gekostet. Als schnellstes Kommunikationsmittel nutzten wir die interne «Comail», die auch unsere private Briefpost transportierte. So alle vier oder fünf Monate bin ich nach Hause geflogen und habe ein paar Tage in der Schweiz verbracht.

**«RS»:** Wie ging es nach Lagos weiter?

**W.E.:** Nach zweieinhalb Jahren wurde ich nach Rio de Janeiro versetzt. In der brasilianischen Metropole war ich während drei Jahren verantwortlich für den Flight Dispatch und das Load Control. Zu jener Zeit konnte sich die Swissair noch einen Stationsleiter, einen lokalen Stationsleiter-Stellvertreter und einen Dispatcher/Load Controller leisten! Nach der anstrengenden Arbeit in Lagos war Rio auf eine ganz andere Art anstrengend. Der Flieger landete am Morgen in der Früh und ging dann via Sao Paulo entweder nach Buenos Aires oder Santiago de Chile weiter. Am späten Abend startete der Rückflug via Dakar in die Schweiz. Später, als die DC-10ER zur Swissair-Flotte stiess, wurde Zürich mit den entsprechenden Gewichtsproblemen direkt angefliegen. Diese Rotation wurde nur dreimal die Woche durchgeführt. Die restlichen Tage waren frei und eben auf eine andere Art und Weise anstrengend ...

**«RS»:** Wie ich Deinem Werdegang entnehme, liess Dich Afrika nicht mehr los.

**W.E.:** Im Jahre 1983 durfte ich dann von Hans Bischof die Station Nairobi übernehmen. In Gegensatz zur Westküste war in Kenia vieles einfacher. Einkaufen war kein Problem, es herrschte das beste Klima auf Erden, ausgehen war im Gegensatz zu Lagos wieder angesagt, und Restaurants gab es für jede Geschmacksrichtung.

**«RS»:** An welche Deiner Auslandsinsätze erinnerst Du Dich am liebsten?

**W.E.:** Jede Station hatte ihre positiven und negativen Seiten. In Lagos habe ich viel gelernt. Jeder Flug war eine Herausforderung, Improvisation war angesagt. Wenn es nicht anders ging, wurde auch mal auf dem Taxiway ein- und ausgeladen. Der Zusammenhalt unter

den dort lebenden Ausländern war, bedingt durch die widrigen Umstände, extrem gut.

Rio de Janeiro war dann die Relax-Phase, getreu dem Spruch, dass in Sao Paulo gearbeitet und in Rio de Janeiro gefeiert wird. Durch Bekannte hatte ich auch die Möglichkeit, am berühmten Karneval mit einer Sambaschule durch das Sambadromo zu tanzen – in Vollverkleidung wohlverstanden. Ein unvergessliches Erlebnis. In Nairobi stand dann die Arbeit im Mittelpunkt. Wir fertigten drei oder vier Transitflüge pro Woche ab. Saisonal bedingt kam noch ein Balair-Flug dazu. Arbeitszeiten bis zu 55 Stunden pro Woche waren die Folge. An Nairobi erinnere ich mich sicher am meisten und liebsten, schliesslich habe ich während dieser Zeit auch meine Frau kennengelernt. «Schuld» dafür war übrigens die Crew. Im Jahre 1997 durften wir in Nairobi unsere Tochter Charlene Malaika adoptieren. Nairobi ist und bleibt eine wichtige Station in meinem Leben.



*Stationsbüro der Swissair 1979 in Lagos.*

**«RS»:** Kaum aus Nairobi zurück, zogst Du mit Deiner Familie nach Frankfurt. Was hat Dich dorthin geführt?

**W.E.:** Früher wurden die Slots dezentralisiert vergeben. Die Deutsche Flugsicherung in Frankfurt war vor 1992 für die Startfenster in Nord-Europa und im Balkan zuständig. Die Politik hatte zu diesem Zeitpunkt schon entschieden, dass alle Slots zukünftig von Brüssel aus zentral koordiniert würden, und Mitarbeiter der Flugsicherungsstellen wurden zum Teil abgezogen. Die Luft-hansa hatte bereits Leute vor Ort, um die Lücken zu füllen, und so war es naheliegend, dass auch die Swiss-air ihre Hilfe anbot und zwei Mitarbeiter detachierte.

**«RS»:** Ich bin mit Flugzeugen grossgeworden, die bei fast jeder meteorologischen Sicht landen können. Nebel sorgt noch heute für Verspätungen, aber kaum für Ausweichlandungen. Ich kenne die sogenannte «QGO-Operation» (Anmerkung: QGO steht für «Flughafen geschlossen») nur noch vom Hörensagen. Wie lief das damals ab, als der Flughafen Zürich unter einer dicken Nebeldecke verschwand?

**W.E.:** Angefangen hat es meistens mit dem Abend-Briefing um 17 Uhr. Falls Nebel vorausgesagt wurde oder schon da war, wurde ein «Voraus-Detachement» zusammengestellt und mit dem Flieger nach Basel verschoben. Das grössere Kontingent ist dann mit dem Car nachgereist. In Basel wurde nach der Ankunft die Station regelrecht übernommen. Ankommende Passagiere wurden mit Bussen nach Zürich gebracht, und die Fracht folgte auf Lastwagen.

Falls sich der Nebel erst am Morgen ankündigte, stellten die Verantwortlichen eiligst ein «QGO-Detachement» zusammen. Die Beteiligten wurden mit dem Car nach Basel verschoben, um die Mittagsspitze in Basel abzudecken. Im Fricktal musste ein Kaffeehalt eingelegt werden, damit der Detachements-Chef mit Zürich Kontakt aufnehmen konnte. Hatte sich der Nebel verzogen, wurde umgedreht und die Übung abgebrochen, andernfalls ging es weiter nach Basel zum Arbeiten.

«RS»: Du beschreibst das «QGO-Detachement». Um wie viele Leute handelte es sich und welche Stellen waren mit dabei?



Nairobi 1997 mit Gattin Joanne und Adoptivkind Charlene.

W.E.: Meistens war der Car voll, also ungefähr 30 Personen. Es waren Mitarbeiter der Fracht, des Passagierdienstes und der Station an Bord. Die Mechaniker verschoben sich mit ihren eigenen Fahrzeugen.

«RS»: Auch für Dich als Dispatcher haben sich die Rahmenbedingungen geändert. In den letzten Jahrzehnten hast du nicht unwesentlich dazu beigetragen, dass Besatzungen auf verschiedensten Flugzeugmustern sicher und legal über die Ozeane geflogen sind. Was waren während Deiner aktiven Zeit als Dispatcher die grössten Knacknüsse?

W.E.: In der jüngsten Zeit sicher die Vulkanausbrüche. Früher waren es die knappen Planungen, bei denen wir um jedes Kilo gekämpft haben. In Nairobi musste jeder zweite oder dritte Flug mit einer PBR-Planung (Anmerkung: PBR entspricht der heutigen RCF-Planung) vorbereitet werden. Nur ein paar wenige Flüge mussten deswegen zwischenlanden.

«RS»: Jetzt muss die Frage nach deinem Lieblingsflugzeug kommen. Wenn Du nicht die B-747 erwähnst, bin ich persönlich beleidigt.

W.E.: Leider muss ich Dich enttäuschen. Zuerst war es die DC-10 und dann natürlich die MD-11. Im Ausland habe ich die meiste Zeit mit diesen beiden Mustern gearbeitet. Die Flugzeuge waren weder zu gross noch zu klein. Sie waren auch sehr übersichtlich. Wenn ich als Stationsleiter bei der Tür 21 stand, konnte ich praktisch die ganze Kabine überblicken. Links die First Class und rechts die Business und dahinter die Economy. Beim Jumbo hatte es oben noch «etwas». Der Weg ins Cockpit war lang und die Economy wollte nicht enden.

«RS»: Das Grounding jährt sich heuer zum zehnten Mal. Ich muss ehrlich gestehen, dass ich von diesem Thema längstens die Nase voll habe. Trotzdem thematisiere ich das Jahr 2001 noch einmal. Der Dispatch war in dieser turbulenten Zeit ein wichtiger Angelpunkt. Ungerne erinnere ich mich daran, wie ich als Copilot aus Deinen Händen dicke Kuverts voller Dollarscheine erhalten habe, die allenfalls zum Zuge gekommen wären, wenn uns die Verantwortlichen im Ausland das Kerosin nur gegen Bares in den Tank gefüllt hätten. Wie erlebtest Du diese hektische und unsägliche Zeit?

W.E.: In der Zwischenzeit habe auch ich ziemlich Abstand genommen. Rückblickend war es wirklich eine intensive Zeit. Zu Hause habe ich es kaum mehr ausgehalten und musste auch an meinen freien Tagen ins Operation Center. In Erinnerung bleibt mit der Kassier im Eingangsbereich, der fast Tag und Nacht anwesend war, obwohl er keinen Rappen auszahlen konnte.

«RS»: In der ganzen Firma kam es in dieser Zeitspanne zu Massenentlassungen. Das war nicht nur ein menschliches Drama, sondern auch ein organisatorisches Problem. Viel Know-how ging verloren und fehlte beim Start der Swiss zum Teil gänzlich. Wie rettete sich der Dispatch über diese Zeit?

W.E.: Wir waren in der glücklichen Lage, dass wir mit der gleichen Infrastruktur und am gleichen Arbeitsplatz weiterarbeiten konnten, obwohl für eine gewisse Zeit ein Wechsel des Dispatch Office nach Basel im Raum stand.

«RS»: Von 1990 bis zu Deiner Pensionierung hast Du in der Flugplanung (Dispatch) gearbeitet und ein paar Generationen Piloten kennengelernt. Wie haben wir Piloten uns in den vergangenen Jahrzehnten verändert?

W.E.: Piloten waren früher «Monsieurs». Man begegnete sich mit Respekt, und das «Du» wurde, falls überhaupt, erst beim letzten Bier angeboten. Heute ist das anders. Nach dem Grounding sind wir näher zusammengerückt.

«RS»: Noch einmal zurück zu Deinen Anfängen. 1975 hast du sechs Monate als Galley-Steward gearbeitet. Wie ist es dazu gekommen?

W.E.: Während der arbeitsreichen Sommermonate rekrutierte die Swissair Studenten als Galley Stewards. 1975 präsentierte sich eine besondere Situation. Das Terminal B sollte vor dem Sommeransturm eröffnet werden, und dementsprechend wurde Personal eingestellt. Als es aber Bauverzögerungen gab und die Mitarbeiter nicht beschäftigt werden konnten, verzichtete man auf die Studenten und suchte im eigenen Personalkörper nach Freiwilligen. Ich meldete mich sofort. Nach einem zweiwöchigen Kurs wurde ich auf die Strecke geschickt. Eine Einführung gab es nicht. Dies blieb nicht ganz ohne Folgen. Beim Hinflug überflutete ich mein Galley mit heissem Kaffee, beim Rückflug mit vier Litern Orangensaft.

«RS»: Auf welchen Flugzeugtypen bist Du geflogen, und was waren Deine Aufgaben?

W.E.: Eingesetzt wurden wir auf der DC-10 und dem Jumbo. «Zweinächter» New York und «Mehrnächter» wie Toronto und Boston standen auf dem Einsatzplan. Wie es die Bezeichnung schon sagt, wurden wir in der

Küche eingesetzt. Kaffee machen, Essen heizen und so weiter – was es in einer Flugzeugküche halt so zu tun gibt, nebst dem Verkauf der damaligen «Schlauch-Kopfhörer». Nach kurzer Zeit halfen wir aber auch beim Kabinenservice.

«RS»: Weiss Deine Frau von Deinen Talenten in der Küche oder sollen wir das besser verschweigen?

W.E.: (lacht) Nein, kein Problem. Ich koche viel und gerne!

«RS»: Was sind Deine Pläne für den neuen Lebensabschnitt?

W.E.: Natürlich will ich mir mehr Zeit nehmen für die Familie und den Garten. Sonst habe ich aber noch keine konkreten Pläne geschmiedet.

«RS»: Wird man Werni Eicher in Zukunft an Bord unserer Flugzeuge begrüßen dürfen oder meidest Du die Fliegerei nach Deiner Pensionierung?

W.E.: Ich werde sicher hin und wieder ein Flugzeug besteigen und Hallo sagen.

«RS»: Du hast Dich während Deines Arbeitslebens intensiv mit verschiedensten Ausweichflugplätzen in alle Welt beschäftigt und kennst diese weit besser als manch ein Pilot. Nicht einmal Lust, Shannon, Keflavik, Goose Bay, Urumqui oder gar Norilsk zu besuchen?

W.E.: (lacht) Schön wär's!

*Zum Abschluss noch ein paar kurze Fragen im Telegramm-Stil. Du hast einen Joker:*

«RS»: Die beste Zeitspanne in deinen 44 Jahren Fliegerei?

W.E.: Rio.

«RS»: Die beste Arbeitsstelle?

W.E.: Nairobi.

«RS»: Was wirst Du im Ruhestand vermissen?

W.E.: Kontakt mit der Crew und meinen Kollegen.

«RS»: Was wirst Du nicht vermissen?

W.E.: Frühdienst!

«RS»: Der mühsamste Pilot während Deiner Karriere?

W.E.: Keinen bestimmten, es gab nur nicht so pflegeleichte ...

«RS»: Die mühsamste Flugstrecke aus Sicht des Dispatchers?

W.E.: Als Dispatcher in Rio, der Direktflug GIG-ZRH. Heute ZRH-NRT-ZRH im Winter mit den konservativen Wettervorhersagen in Russland.

«RS»: Etwas, das Du den Piloten schon immer sagen wolltest?

W.E.: Behalte ich für mich – Joker!

«RS»: Ich möchte mich nicht nur für das interessante Gespräch, sondern auch für die tolle Arbeit bedanken, die uns der Dispatch jeden Tag 24 Stunden liefert. Geniesse den neuen Lebensabschnitt, Werni!

## Berufliche Stationen von Werni Eicher:

- |                   |   |
|-------------------|---|
| 18. April 1967    | <b>Eintritt Swissair,</b><br>Schweizerische Luftverkehrs AG   |
| Apr. 67 – Dez. 69 | <b>Zentralverwaltung Kloten</b><br>Kaufm. Angestellter Kontrollbüro<br>Passagen-Fakturen  |
| Apr. 70 – Feb. 72 | <b>Frachtabfertigung</b><br>Flughafen Kloten<br>Luftverkehrsangestellter  |
| Mär. 72 – Mai 74  | <b>Passagierdienst,</b> Flughafen Kloten<br>Luftverkehrsangestellter, Check-in,<br>Transitschalter und Gate<br>Beförderung zum Lead-Agent   |
| Jun. 74 – Okt. 76 | <b>Stationszentrale,</b> Flughafen Kloten<br>Luftverkehrsangestellter/Lead-<br>Agent in der Stationszentrale  |
| Jun. 75 – Okt. 75 | <b>Bordservice,</b> Flughafen Zürich<br>Detachierung als Galley Steward   |
| Mär. 77 – Aug. 77 | <b>Flight Dispatch,</b> Flughafen Kloten,<br>und<br><b>Dispatch Office,</b> JFK Airport, New<br>York<br>Dispatcher Trainee  |
| Sep. 77 – Dez. 79 | <b>Airport Office,</b> Lagos, Nigeria<br>Assistant Manager Station/Flight<br>Dispatch<br>Ebenfalls zuständig für Balair<br>Charter- und Cargo-Operation   |
| Mär. 80 – Apr. 83 | <b>Airport Office,</b> Rio de Janeiro,<br>Brasilien<br>Manager Load Control/Flight<br>Dispatch  |
| Mai 83 – Jan. 90  | <b>Airport Office,</b> Nairobi, Kenia<br>Manager Station / Flight Dispatch  |
| Mär. 92 – Aug. 92 | <b>Deutsche Flugsicherung,</b><br>Frankfurt-Flughafen<br>Detachierung als ATC Slot<br>Coordinator   |
| 1. Apr. 02        | <b>Übertritt zu Swiss International<br/>Airlines Ltd.</b>   |
| Mär. 90 – Sep. 11 | <b>Flight Dispatch,</b> Flughafen Kloten<br>Shiftleader Dispatch<br>Stationsleiter Ablösungen in Nai-<br>robi, Anchorage und Johannesburg<br>Manager Administration/Dienst-<br>planung/IT Coordinator • |

# Stehplätze

**Die Besatzungen haben mit ihrem Gepäck in den Crew-Bussen auf dem Flughafen Zürich oft nicht genügend Platz. Das herumstehende Gepäck kann leicht zur Gefahr werden. Schnelle Lösungen sind wegen des Platzmangels beim Operations Center allerdings nicht in Sicht.**

*Text: Steve Rösli, Spezialist Safety*

Die Situation dürfte den Langstreckenbesatzungen in Zürich bekannt sein: Das Gepäck hat keinen Platz im Gestell und türmt sich im Gang des Crew-Busses, und ein Teil der Crew kann sich nicht hinsetzen, da die Koffer im Weg stehen. Oft sind auch zwei Kurzstreckenbesatzungen in einem Bus unterwegs, weil es am Morgen an Bussen mangelt.

Im Januar 2011 ereignete sich auf dem Flughafen ein Unfall, in den auch ein Crew-Bus verwickelt war. Beide Fahrer sowie zwei Crew-Mitglieder erlitten Verletzungen. Nehmen wir diesen Unfall als Grundlage, um uns einige Gedanken zur gängigen Praxis der Beförderung unserer Besatzungen zu machen.

## **Chronischer Platzmangel**

Wie würde ein ähnlicher Fall aussehen, wenn ein vollbesetzter Bus mit 13 Passagieren und ihrem Gepäck, je ein Koffer und ein Crewbag, einen Unfall hätte? Die fol-



*Inmitten der Koffer stehen zwei oder drei Personen, da die Bänke nicht genügend Sitzplatz für alle bieten.*

gende Beschreibung basiert auf Dutzenden von Fahrten, die der Autor selber erlebt hat.

Wie schon eingangs beschrieben, passen nicht alle Koffer in das Gestell, das für das Gepäck vorgesehen ist. Somit bleiben vermutlich drei oder vier Koffer im Eingangsbereich des Busses neben dem Gestell stehen. Inmitten dieser Koffer stehen zwei oder drei Personen, da die Bänke nicht genügend Sitzplatz für alle bieten. Das heisst, genügend Plätze wären schon vorhanden, denn der vorderste Teil der Bänke kann heruntergeklappt werden. Aber er bleibt oft hochgeklappt, da die Koffer im Weg sind. Eventuell würde sich eine bessere Verteilung finden lassen, aber eine Crew, die von einem Nachtflug zurückkommt, hat weder Lust noch Zeit, um im Bus eine reale Version von Tetris zu spielen und in mehreren Versuchen das Gepäck optimal zu verstauen.

So beladen fährt der Crew-Bus vom Flieger Richtung Operations Center. Wenn es auf dem Weg dorthin zu einer Kollision käme, kann sich jeder leicht ausmalen, welcher Beschleunigung die Koffer und die stehenden Personen ausgesetzt wären. Man würde sich rechts vorne neben dem Fahrer wohl unangenehm nahe kommen. Trotz der Beschränkung auf eine Geschwindigkeit von 30 km/h auf dem Vorfeld und auf 50 km/h im Tunnel ist dabei auch mit Verletzungen zu rechnen. Dies hat der Unfall im Januar gezeigt.

## **Enger Vorplatz und eindeutige Weisungen**

Wie kommt es nun, dass für den Crew-Transport keine Fahrzeuge verwendet werden, die genügend Platz für Mensch und Material bieten? Seit dem Neubau des Crew-Ausgangs im Operations Center haben die Busse auf dem Wendeplatz nur noch sehr beschränkt Platz. Die Verhältnisse lassen den Einsatz grösserer Modelle nicht zu. Auch eine Lösung mit Anhängern für das Gepäck sei nicht durchführbar. Falls die Kurve falsch angefahren wird, könne nicht mehr zurückgesetzt werden, und das führe zu einem Stau. Auch würde beim Entladen, falls die Koffer von beiden Seiten des Anhängers geholt werden, wohl noch ein zusätzliches Unfallrisiko entstehen.

Auf dem Flughafen Zürich gilt laut dem Betriebsreglement für den Fahrzeugverkehr das Strassenverkehrsgesetz SVG. Dieses besagt unter anderem: «Die Ladung eines Fahrzeuges ist so anzubringen, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt ...» In der Verkehrsregelnverordnung (VRV) steht: «Der Fahrer hat sich zu vergewissern, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsmässigem Zustand sind.» Die Fahrer müssten sich also die Frage stellen, ob sie unter diesen Zuständen die Verantwortung für ihre Fahrgäste

## «Die Crews stehen vor dem Problem, wie sie mit der Situation umgehen sollen.»

übernehmen wollen. Die Verantwortlichen des Busbetriebs müssten sich aber überlegen, wie viel Zeit noch vergehen darf, bis ein erkanntes, systemabhängiges Sicherheitsproblem behoben wird.

### Umbauten und zusätzliche Busse

Kurz- oder mittelfristig scheint sich keine Verbesserung abzuzeichnen, denn zur Vergrößerung der Busvorfahrt würde es einen massiven Umbau benötigen. Eine ursprüngliche Idee war es, die Busse geradeaus wegfahren zu lassen, aber dort steht inzwischen das neue Frachtgebäude. Bei der bestehenden Struktur bleibt wohl nur eine Vergrößerung des Kehrplatzes oder ein Zuführer zur Rampe Richtung Fracht. Damit müssten die Busse nicht wenden, sondern könnten mit einer Linkskurve wieder vom Crew-Ausgang wegfahren. Zur Diskussion steht auch, die Busvorfahrt vor die Fracht zu verlegen und für die Besatzungen gegenüber dem Ausgang aus dem Operations Center einen Lift zu installieren, mit dem sie nach der Sicherheitskontrolle auf den Tarmac gelangen.

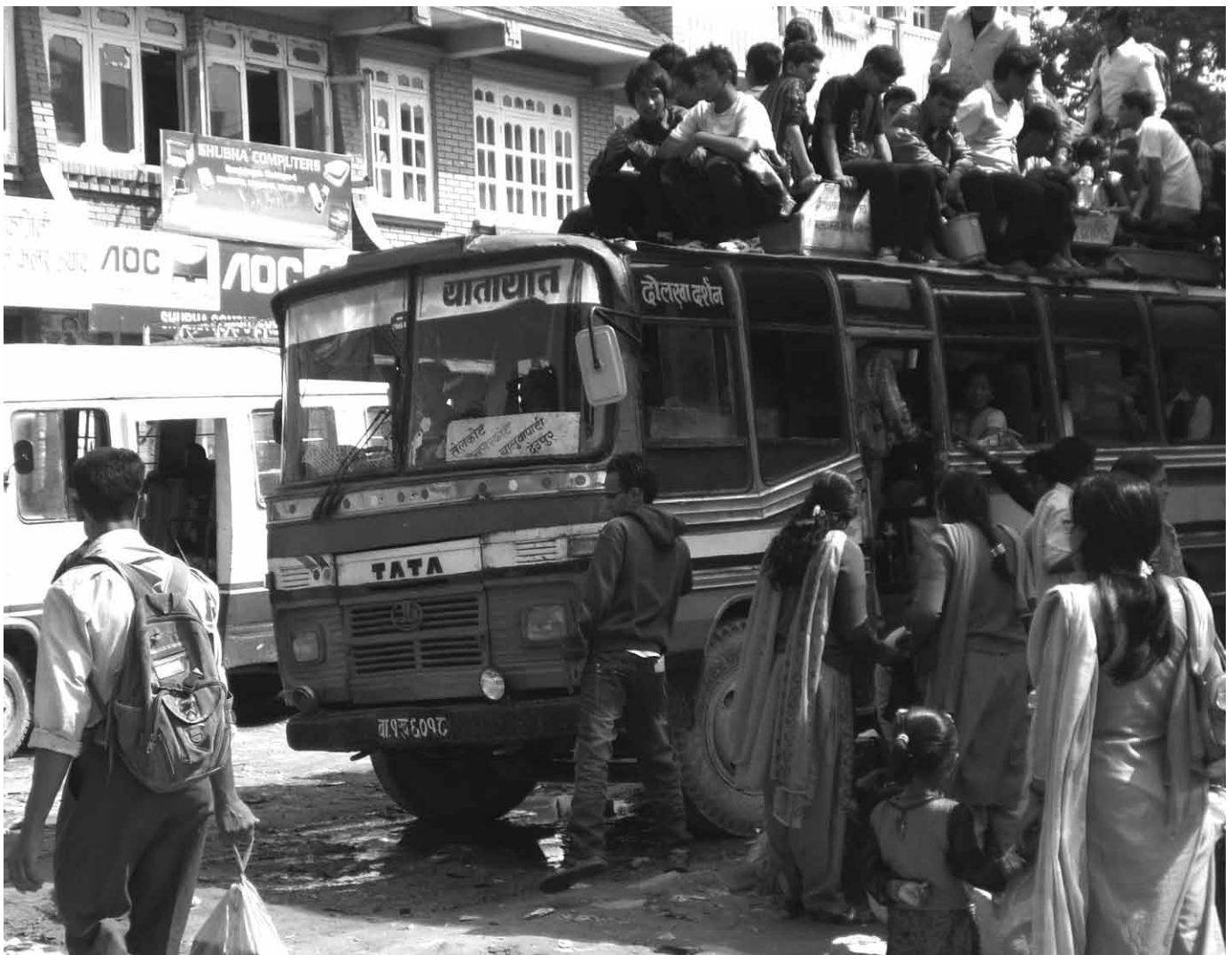
Zurzeit ist das Thema bei der ISS und dem Flughafen auf der Agenda. Die Swiss lässt die Situation durch die Abteilung Occupational Safety beobachten.

Die Crews stehen vor dem Problem, wie sie mit der Situation umgehen sollen. Bis jetzt haben sich nur sehr wenige Unfälle mit schweren Folgen zugetragen. Soll man nun also darauf vertrauen, dass dies so weitergeht, und den Status quo einfach akzeptieren? Oder kann man Einfluss nehmen und etwas ändern? Zwei Möglichkeiten bieten sich an:

Jedes betroffene und interessierte Crew Member kann einen Rapport zuhanden seiner Firma schreiben. Dies ändert zwar unmittelbar nichts an der Lage, aber es würde ein deutliches Zeichen setzen, dass man nicht gewillt ist, dieses Risiko weiter auf sich zu nehmen.

Oder die Besatzungen verschaffen sich den nötigen Platz, indem sie jeweils einen zweiten Bus bestellen – am besten schon bei der Ankunft am Standplatz, wenn man erkennt, dass der Platz im Bus eng wird. Der Preis dafür ist allerdings eine wohl deutlich spätere Ankunft im Operations Center und ein entsprechend verzögerter Feierabend.

Die eigentliche Frage ist aber eher, welche Massnahmen die Verantwortlichen ergreifen wollen und wie lange sie die Situation noch so weiterbestehen lassen können, bevor sie am Tag X, nach einem schweren Unfall mit Verletzten, zu ihrer Verantwortung stehen müssen. •



Solche Zustände herrschen zum Glück bei der Swiss noch nicht ...

# Nationalratswahlen 2011



## Thomas Hurter wieder in den Nationalrat am 23. Oktober 2011

Ich darf seit vier Jahren den Kanton Schaffhausen im Nationalrat vertreten. Ich bin verheiratet, habe zwei Kinder im Alter von 11 und 14, wohne in Schaffhausen und arbeite bei der Swiss als Kapitän auf dem A320.

Meine Schwerpunktthemen in der Politik betreffen die Förderung der mittleren und kleineren Unternehmen, eine vernünftige Verkehrspolitik, die auch die Luftfahrt als gleichberechtigten Partner miteinbezieht, die Reduzierung der steuerlichen Belastungen, ein hohes Leistungs- und Bildungsniveau, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, eine effiziente Sicherheitspolitik sowie last but not least einen starken Flughafen Zürich.

In den letzten vier Jahren ist es uns gelungen, die Luftfahrt den Parlamentarierinnen und Parlamentariern in Bern näher zu bringen. So konnten wir zum Beispiel eine Teilrückführung der Mineralölsteuererträge an die Luftfahrt bewirken und uns bei der Behandlung des ersten Teils des Luftfahrtgesetzes erfolgreich für die Luftfahrt einbringen. Wir verhinderten eine weitere Aufsichtsabgabe und erreichten eine fairere Basis zur Berechnung der Flughafenengebühren. So konnten unter anderem für die Swiss zusätzliche Gebühren in der Höhe von mehreren Millionen Franken pro Jahr verhindert werden. Neu wurde auch die fliegerische Aus- und Weiterbildung im Gesetz verankert sowie eine gesetzliche Grundlage zur Bestrafung von Passagieren geschaffen, die an Bord einen Flug gefährden.

Damit befinden wir uns aber erst am Anfang einer Reihe neuer politischer Herausforderungen im Bereich der Luftfahrt. Demnächst werden im eidgenössischen Parlament wichtige Weichen gestellt zu den Themen Bundeseinfluss und Einschränkungen auf Flugplätzen, Single European Sky, neue Regelung der Lufträume, Emissionsabgaben, SIL-Prozesse, Berufsbildung in der Luftfahrt und vieles mehr. Auch ist ein neuer Luftpoltischer Bericht ausstehend.

Die Luftfahrt ist eine Wachstumsbranche mit steigender Relevanz als innovativer Verkehrsträger sowie als wichtiger Partner für viele weltweit tätige Unternehmen. Dementsprechend ist der Flughafenfrage besondere Beachtung zu schenken. Es ist feststellbar, dass mit dem Einsatz von neuen Flugzeugen und der damit verbundenen Lärmreduktion die Besiedlungsdichte und Nähe zum Flughafen Zürich deutlich zugenommen hat. Das Wachstum der Bevölkerungszahlen ist in der Flughafenregion sogar doppelt so hoch wie im Rest des Kantons Zürich, was die Attraktivität des Flughafens belegt. Wer die Zukunft des Flughafens Zürich nicht gefährden will, muss im kommenden Herbst die Behördeninitiative sowie den Gegenvorschlag ablehnen.

Es ist sehr wichtig, dass in einer Zeit der divergierenden Interessen auch unsere Luftfahrt Vertreter in Politik und Behörden hat. Ich bin seit über 30 Jahren in den verschiedensten Bereichen der Luftfahrt tätig und kenne daher ihre Anliegen aus erster Hand. Es würde mich deshalb freuen, wenn ich die eine oder andere Schaffhauser Stimme von Ihnen oder Ihrem Umfeld erhalten würde. Besten Dank für Ihre Unterstützung!



## Peter Wild, neu, FDP Kanton ZH, Liste 3, Platz 15

Jahrgang 1967, verheiratet, wohnhaft in Weiach,  
Captain A320, Dr. oec.,  
Präsident Verkehrskommission FDP Kanton ZH,  
Mitglied der nationalen Verkehrskommission,  
Vizepräsident FDP Bezirk Dielsdorf

Ich engagiere mich für:

- **Verkehrspolitik:** In den Verkehrskommissionen kämpfe ich primär für eine sachliche und realistische Luftfahrtspolitik. Die Flughäfen und die Luftfahrt im Allgemeinen unterliegen zu vielen (bürokratischen) Gepflogenheiten und engen deren Entwicklung zunehmend ein. Ferner engagiere ich mich für effiziente Lösungen im Individualverkehr sowie für attraktive und bezahlbare Angebote im öffentlichen Verkehr. Es werden heute zu viele Quersubventionen an den ÖV entrichtet. Dieser sollte primär selbsttragend sein, bis auf wenige regionale Sondergebiete.
- **Bildungspolitik:** Als «ewiger» Student und aktiver Dozent liegt mir die Bildungspolitik am Herzen, denn sie ist ein wichtiger Erfolgsfaktor und der Rohstoff unseres Landes.
- **Öffentliche Sicherheit und Migration:** Die öffentliche Sicherheit hat sich verschlechtert und provoziert Unbehagen und Kosten. Diese soll mit einer konsequenteren Vollzugspraxis wieder hergestellt werden.
- **Familie und Beruf:** Für berufstätige Mütter und Väter ist es immer noch schwierig, Familie und Beruf zu vereinbaren. Daher braucht es dringend Änderungen der Rahmenbedingungen wie die Einführung von Betreuungsgutscheinen und Abzugsmöglichkeit für Kinderbetreuung in der Steuererklärung. Somit ist die familienergänzende Kinderbetreuung bezahlbar und nachfrageorientiert finanzierbar.
- **EU-Beitritt:** Nein, danke!

# Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

## ... vor 60 Jahren

Edwards, Kalifornien, 16. Juli 1951: Die Messerschmitt P.1101 wurde von US-Truppen 1945 in den Deutschen Forschungsstätten in Oberammergau gefunden, wo die Entwicklung der P.1101 im Jahr 1944 begonnen wurde. Das Messerschmitt-Entwicklungsbüro baute in dieser Zeit an einem einsitzigen, von einem Strahltriebwerk angetriebenen Jagdflugzeug mit Schwenkflügeln. Das Projekt der P.1101 war durch die Firma Messerschmitt für Forschungen im Hochgeschwindigkeitsbereich und Versuchen mit gepfeilten Tragflächen begonnen worden. Nach erfolgreichen Tests im Windkanal wurde der Bau eines Prototyps im Juli 1944 fertiggestellt. Nach



Jean «Skip» Ziegler and the Bell X-5.

dem Krieg wurde die Technik durch die Firma Bell Cooperation übernommen und leicht abgewandelt. Die Bell X-5, ein Flugzeug mit einem Allison-J45-A-17, entstand. Allerdings konnte beim deutschen Vorgänger, der P. 1101, die Flügelpfeilung nur am Boden verändert werden, während dies bei der X-5 auch im Flug möglich war. Am 16. Juli 1951 startete die X-5 zu ihrem ersten Flug, bei dem sie die Flügelpfeilung in der Luft veränderte. Die X-5 war damit das erste echte Schwenkflügelflugzeug der Welt. Um die Lage des Schwerpunkts zu erhalten, waren die Tragflächen der X-5 ausserdem in Längsrichtung verschiebbar.

## ... vor 50 Jahren

Surrey, England, 12 September 1961: Die Hawker P.1127 war ein VTOL-Flugzeug (vertical take off and landing/Senkrechtstarter), das Anfang der 1960er Jahre als Versuchsflugzeug und Erprobungsträger für ein zukünftiges Einsatzflugzeug der RAF entwickelt wurde. Schon im Januar 1959 war es so weit. Auf die erste vorläufige Definition der Anforderungen folgte im Mai die genaue Leistungsbeschreibung. Die zwei



Hawker Siddeley P.1127.

beauftragten Prototypen erhielten die RAF-Kennungen XP831 und XP836. Gleichzeitig liefen umfangreiche Windkanaluntersuchungen, die den Einfluss des Düsenstrahls beim Schweben auf Stabilität, Steuerung, Zelltemperatur usw. anhand von Modellen untersuchen. Die Möglichkeiten des Übergangs vom Schweben in den Horizontalflug untersuchte die NASA in ihrem grossen Windkanal. Mit dem ersten Prototyp wurden Anfang 1961 nur Schwebeflüge oder aber konventionelle Flüge getestet. Der zweite Prototyp XP836 nahm mit seinem Erstflug am 7. Juli 1961 ebenfalls das Flugprogramm auf. Die erste vollständige Transition (Übergang vom Schwebeflug in den Horizontalflug) gelang mit der XP831 erstmals am 12. September 1961. Auch in zahlreichen weiteren Flügen konnte bestätigt werden, dass Transitionen ohne besondere Schwierigkeiten möglich waren. Im Sturzflug gelang es der XP836 im Dezember 1961 als erstem VTOL-Flugzeug, Mach 1 zu überschreiten.

## ... vor 40 Jahren

Los Angeles, Kalifornien, 5. August 1971: American Airlines war 1966 der Initiator für ein Passagierflugzeug, das den Passagieren den gleichen Komfort wie die B-747 bieten kann, dennoch aber klein genug ist,



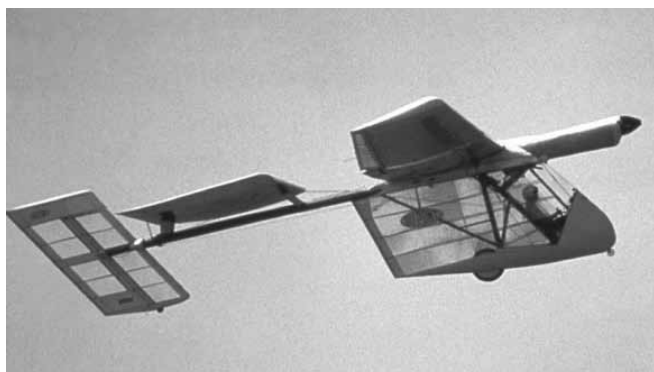
Swissair-DC-10-30.

um von New York La Guardia aus operieren zu können. Die Sitzkapazität sollte zirka 250 betragen, und der Airliner musste auch auf kurzen Strecken effizient eingesetzt werden können.

Als Resultat aus diesen Anforderungen präsentierte McDonnell Douglas ein Flugzeug mit relativ kurzem, aber breitem Rumpf. Von den drei Triebwerken war eines im Heck installiert. Grosse Klappen und ein sich von den Flügelspitzen zum Rumpf hin stark veränderndes Flügelprofil erlaubten eine hohe Effizienz nicht nur im Reiseflug, sondern auch für langsame Anflüge. Obwohl American Airlines bereits 1968 25 DC-10 bestellte (plus weitere 25 Optionen), fand der erste kommerzielle Flug erst drei Jahre später statt. Die erste DC-10-10 flog am 5. August 1971 für American Airlines von Los Angeles nach Chicago. Als die neuen Pratt&Whitney-JT9D-20-Triebwerke entwickelt waren, konnte Douglas auch die Langstreckenversion DC-10-40 verwirklichen. Die meisten DC-10-Bestellungen waren aber DC-10-30. Die eigentliche Long-Range-Variante mit höherem Abfluggewicht ist mit den gleichen, längeren Flügeln der DC-10-40 und einem dritten Fahrwerk zwischen den zwei Hauptfahrwerken ausgestattet.

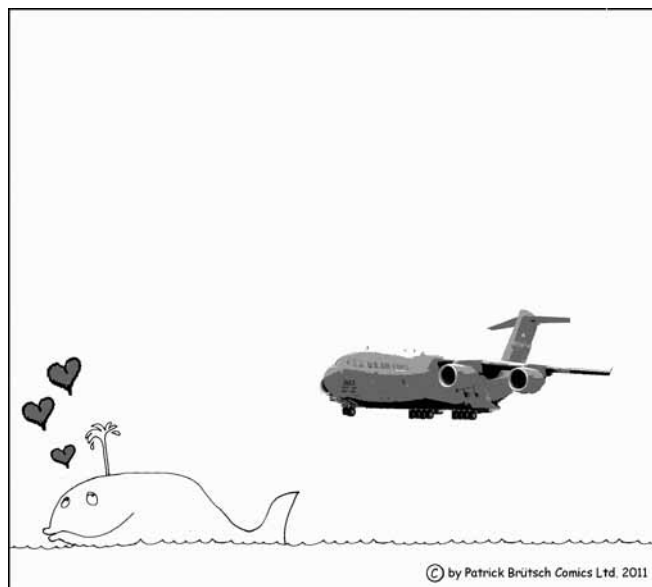
### ... vor 30 Jahren

Kent, England, 7. Juli 1981: Die grössten Fortschritte auf dem Gebiet des bemannten Solarflugs brachten die Arbeiten von Paul B. McCready in Kalifornien. Auf



*Solar Challenger.*

bauend auf seinen Muskelkraftflugzeugen Gossamer Condor und Gossamer Albatross, stattete er den Gossamer Penguin 1980 mit einem Solarpanel aus. Am 7. August 1980 führte die Pilotin Janice Brown mit dem Penguin einen drei Kilometer weiten Demonstrationsflug von 14 Minuten Dauer aus. Die Fluggeschwindigkeit lag bei etwa 6,5 Metern pro Sekunde. Das Flugzeug war nur für sehr geringe Belastungen ausgelegt und konnte nur bei Windstille geflogen werden. Ein herausragender Meilenstein wurde mit der Entwicklung des Solar Challenger geschaffen. Es handelt sich um einen Motorsegler mit einer Spannweite von 14,3 Metern. Am 7. Juli 1981 startete Stephen Ptacek mit dem Challenger um 9.28 Uhr vom Flugplatz Pontoise-Cormeilles bei Paris und landete um 14.51 Uhr auf der RAF Base Manston nicht weit von London. Die direkte Verbindungsstrecke ist 262 Kilometer lang. Die grösste Höhe während des Flugs betrug 3500 Meter. Das Flugzeug konnte nur eine Zuladung von 42 Kilogramm befördern. Die Struktur war sehr empfindlich und damit nicht für den Alltags-einsatz geeignet.



### ... vor 20 Jahren

Edwards AFB, Kalifornien, USA, 15. September 1991: Mit dem C-17 Globemaster schuf McDonnell Douglas einen strategischen Militärtransporter der Spitzenklasse. Der Flugzeugbauer aus Long Beach bekam im August 1981 den Entwicklungsauftrag für einen neuen militärischen Grosstransporter mit interkontinentaler Reichweite. Die Maschine sollte in den Transportverbänden der amerikanischen Armee in Zukunft den bewährten C-141B Starlifter ablösen. Die US Air Force forderte einen Transporter, der neben interkontinentaler Reichweite und grosser Nutzlast auch ab behelfsmässig eingerichteten Pisten nahe dem Gefechtsfeld eingesetzt werden kann. Wie bei jedem militärischen Flugzeugprogramm wurden auch bei der C-17 Kostenüberschreitungen und technische Probleme bei der Entwicklung mit eingeplant. Der Erstflug des modernen Transporters erfolgte am 15. September 1991, und die ersten Maschinen konnten ab dem 14. Juni 1993 durch die US Air Force übernommen werden.

Die C-17 Globemaster III kann 76,6 Tonnen über eine Entfernung von rund 4450 Kilometern transportieren. Die Maschine kann in der Luft betankt werden. Daher können die extrem hohen und sperrigen Nutzlasten in praktisch alle Gebiete unserer Erde nonstop transportiert werden. Diese Fähigkeit ist einzigartig und macht den C-17 Globemaster III zu einem beliebten Exportmuster. Die amerikanischen Transporteinheiten wollten ursprünglich 120 Einheiten dieses strategischen Kampfzonentransporters beschaffen. Inzwischen wurden bereits mehr als 174 C-17 Globemaster III ausgeliefert, und weitere Maschinen werden folgen. Die US Air Force hat bis heute insgesamt 205 C-17 Globemaster III bestellt. Als Exportkunden konnte Boeing Grossbritannien, Kanada, Qatar, die NATO-Staatenverbindung, Australien und die Arabischen Emirate gewinnen. Konkurrenz erwächst dem C-17 lediglich vom europäischen A400M Transporter. ●



# On The Air ...

*Text: Zbigniew Bankowski*

## LOCAL NEWS ...

Die Botswana Defence Force hat sich für die Beschaffung von fünf Trainingsflugzeugen des Typs **Pilatus PC-7 Mk-II** entschieden. Inklusiv einem Paket an Ersatzteilen sowie Schulungs- und Logistikerunterstützung hat der Grossauftrag ein Volumen von rund 40 Millionen Franken. Die 1994 von Pilatus eingeführte Version Mk-II des PC-7 ist im Gegensatz zum ursprünglichen PC-7 mit Schleudersitzen ausgerüstet und verfügt über eine ähnliche Cockpit-Ausrüstung und Rumpfbauerteile wie der PC-9. Gemäss von offizieller Seite bisher unbestätigten Medienberichten hat das Emirat Katar zwölf PC-21-Trainingsflugzeuge bestellt. Das entsprechende Exportgesuch sei im Bundesrat diskutiert und bewilligt worden. Ebenfalls bewilligt worden sei die Lieferung von zwei PC-21-Trainern für Testzwecke an Saudi-Arabien.

Mit der Taufe des zehnten Exemplars eines **A330-300** auf den Namen «Appenzell» hat die **Swiss** die Eingliederung der ersten Serie dieses Typs in die Langstreckenflotte vorerst beendet. Ein zweites Kontingent von fünf weiteren Maschinen des Musters wird ab Januar 2012 übernommen. Ab September werden alle A330 und A340 mit der neuen Business Class ausgestattet sein. Im April wurde zudem ein weiterer A320 übernommen, sodass die Swiss dann über 22 Einheiten dieses Musters (A320) verfügt (plus sieben A319 und sieben A321). Die sukzessive Ausflottung der elf Airbus 330-200, die bei Swiss International Air Lines durch die A330-300 ersetzt wurden, schreitet voran. Sie fliegen jetzt für Atlas Jet (Turkei), Edelweiss Air, Strategic Airlines (Australien), Vietnam Airlines, Malaysia Airlines und ab September auch für Air Berlin. Neue Betreiber für die HB-IQA und die HB-IQC sind hingegen noch nicht bekannt.



*Der ehemalige HB-IQR fliegt für Strategic Airlines im Auftrag der Royal Australian Air Force.*

Mit der Übernahme eines Teils der Aktiven der Genfer **Baboo** vergrössert sich das Streckennetz der **Darwin** auf über 20 Destinationen. Ab Genf werden die ehemaligen Baboo-Destinationen Nizza, Rom, Florenz, Valencia und Venedig weiterhin bedient. Dazu kom-

men wiederum saisonal bediente Strecken nach St. Tropez, Biarritz und Ibiza. Die ehemaligen Baboo-Ziele Athen, Bordeaux, Bukarest, Figari, Toulouse und London-City wurden aufgegeben. Darwin hat auch die beiden 74-plätzigsten Bombardier Dash-8 Q400 erworben, welche die Flotte von sechs 50-plätzigsten Saab 2000 verstärken. Da für die drei Embraer 190 kein Bedarf bestand, wurden die Jets an den Leasinggeber retourniert und nach Brasilien (Trip Linhas Aereas) zurückgeflogen. Gemäss Fabio Parini, CEO der Darwin Airlines, soll der Name Baboo bis spätestens in einem Jahr vollständig verschwinden.

## WORLD NEWS ...

The **Federal Aviation Administration** has suspended a controller in the Central Florida Terminal Radar Approach Control after a Southwest Boeing 737 was placed in «close proximity» to a Cirrus SR22, a single engine airplane. The FAA says that the controller requested assistance from the Southwest aircraft to check on the Cirrus after it was out of radio contact for more than an hour. It says the Cirrus was on course for Kissimmee at an altitude of 11'000 feet while air traffic controllers at Jacksonville centre repeatedly tried to reach it, without success. Southwest Flight 821 was ten nautical miles in trail of the Cirrus at 12'000 feet, en route to Orlando. The controller, a supervisor, asked the Southwest crew to check the cockpit of the SR22. The crew agreed and were directed to the aircraft, where they reported seeing two people in the cockpit. Afterwards, the Southwest 737 was turned away from the Cirrus and vectored for its arrival at Orlando International airport. Roughly 30 seconds later, the Cirrus contacted the Jacksonville centre with its current frequency. Both aircraft landed safely. Preliminary information indicates that there was a loss of required separation between the two aircraft. «By placing this passenger aircraft in close proximity to another airplane, the air traffic controller compromised the safety of everyone involved», says FAA administrator Randy Babbitt.

Russian pilots have managed to extricate an **Alrosa Tupolev TU-154** from a remote military airfield, six months after in-flight power loss and an emergency landing left the aircraft stranded. The landing damaged the trijet when it overran the 1300 meters runway into woodland at Izhma in the Komi republic. Tupolev says the aircraft had to undergo engine changes and repairs to its undercarriage, as well as to the skin of its fuselage and wings, after federal air transport agency Rosaviatsia concluded it could be returned to airworthy status. Test pilots from the Russian state aviation research institute GosNII were selected to fly the jet out, and it took off over a distance of some 800 meters.

The U.S. Air Force has formally accepted its first production **Lockheed Martin F-35** Joint Strike Fighter. F-35A aircraft AF-7 was flown to Edwards Air Force Base, California, to join the flight-test program on May

6, the same day aircraft AF-8 - the first F-35A destined for delivery to Eglin AFB, Florida, to begin training - made its first flight from Fort Worth. With 14 F-35s now flying, the development program has passed 880 test flights and seven more aircraft have rolled out and are being prepared for delivery. Although flight testing is accelerating, development testing has been extended towards the end of 2016, and the entry into service for the Air Force's conventional-take-off-and-landing F35A has slipped to 2017 at the earliest. The short-take-off-and-vertical-landing F35B, responsible for most of the



*The brand new Lockheed F-35 Joint Strike Fighter.*

delays, is also picking up pace. Four test aircraft have now accomplished vertical landings, for a total of 84 since the beginning of the year.

### CRASH NEWS ...

Indian investigators have cited a lethal combination of sleep inertia and over-dominance by the captain as having led to the fatal overrun by an **Air India Express**



*Die verunglückte AN-12 Anfang 2011 in Pointe Noire.*

Boeing 737-800 at Mangalore in May 2010. Cockpit voice recordings recorded typical breathing patterns of deep sleep from the Serbian captain, lasting 1h 28 minutes, until just 21 minutes before the accident. The aircraft had a later than expected descent and the jet was much higher than it should have been for the instrument landing approach to runway 24. But while the Indian First Officer suggested three times a go-around should be executed, the captain instead attempted to correct the badly misaligned approach. The Boeing 737 passed 2 nm on final at 2220 ft above airport elevation and in a bid to capture the correct glide path for a visual landing, the captain increased the descent rate to nearly 4000 ft/min when passing 1 nm on final for runway 24. He continued the approach despite several automated «sink rate» and «pull-up» warnings generated by the Ground Proximity Warning System. The runway was dry and the winds were calm when the aircraft flew over the runway threshold at 200 feet, travelling at 160 kts, 16 kts higher than its target speed. It landed two-thirds of the way down the 2450 runway. But



*The 42 years old Kam Air Cargo DC-8-63F.*

the captain exacerbated the crisis, making the mistake of trying to abort the landing, within six seconds of applying brakes, even though he had already activated reverse thrust.

Die seit einer Inspektion der ICAO im Jahre 2006 als fluguntauglich eingestufte **AN-12** der **Trans Air Congo** legte sich im Landeanflug auf Pointe Noire, Republik Congo, auf den Rücken und stürzte in ein Wohngebiet. Neben allen neun Insassen kamen hierbei auch weitere 14 Personen am Boden ums Leben. Neben den 750 kg Rindfleisch waren auch fünf heimliche Passagiere an Bord, mit denen die Crew zusätzlich Kasse gemacht hatte. Eine Unsitte, die laut Transportminister angeblich seit Jahren «strengstens» bekämpft worden ist. Es wurde spekuliert, dass beide Motoren auf der rechte Seite ausgefallen waren. Die Maschine war über 47 Jahre alt ...

Slack operational oversight led an Afghan **McDonell Douglas DC-8-63** freighter to depart from a UK runway while nearly 12 tons above weight limits, resulting in striking its tail and overrunning before becoming airborne. The incident, involving **Kam Air Cargo**, notably contributed to the European Commission's decision to impose a blanket blacklisting on Afghan carriers. Investigators said that the DC-8 had been carrying 36 ponies from Manston airport, near London, to Buenos Aires via Cape Verde. The flight engineer prepared a load form showing a take-off weight of 155.9 tons, calculated using a pony weight of 350 kg, rather than the 450 kg shown on the cargo manifest. The aircraft was still 11.7 tons above the runway-limited take-off weight of 144.2 tons. As it attempted to depart Manston's runway 28, which is 2750 meters long, it over-rotated, striking its tail 35 meters before the end of the paved surface and continuing onto soft ground, running over an approach light. The DC-8's tail skid scored a 117 meters long mark before the jet became airborne. The crew continued to Cape Verde Islands where evidence of the tail bumper contacting ground was discovered. **None** of the three crew members had operated a DC-8 for eight months. They had **not** been interviewed for their post or gone through a selection process, and the operator had **not** required further training or checks before releasing them to line operation.

#### SHORT NEWS ...

**Air Pacific** (Fidji) stornierte ihre Bestellung über acht Boeing 787-9. Es war etwas viel, gleich neun Dreamliner für eine Gesellschaft zu ordern, die momentan drei Langstreckenflieger betreibt.

Embraer meldete den schon lange angekündigten Auftrag von **Alitalia** über 20 Embraer-Jets (15 E-175 und fünf E-190).

**Air Berlin** hat zwei weitere A320 an Azerbaijan Airlines abgegeben (nun schon sechs). Zwei B-737-700 und eine B-737-800 gingen an die Leasinggesellschaften retour und sind bereits bei Yakutia bzw. Air Jamaica. Zwei A319 haben Air Berlin auch schon verlassen und sind bereits bei Cyprus Airways bzw. Aegean Airlines im Einsatz. Zwei Ex-Swiss-Airbus 330-200 (HB-IQH/IQQ) sollen die Langstreckenflotten erweitern.

**Hello** hat bereits einen vierten A320 von GECAS gemietet, dieses Mal Ex-Aigle-Azur.

**Air Arabia** (Sharjah) lässt ihrer 44 bestellten A320 ab Werk mit Sharklets ausrüsten.

**Airbus** kündigte an, dass der erste **A320neo** bereits im Oktober 2015, also sechs Monate früher als bisher geplant, ausgeliefert werden soll. Das Pratt&Whitney PW1100G wurde als Lead Engine ausgewählt, das CFM Leap X kommt erst mehrere Monate später. Anders als ursprünglich geplant, folgt nach dem A320neo der A319neo und dann erst der A321neo, jeweils mit sechs Monaten Versatz.

Im März ist der erste **Airbus 320** zum Frachterumbau bei den Elbe-Flugzeugwerken in Dreden eingetroffen. Es handelt sich um eine Maschine, die zuletzt 2008 als HB-IJZ von der Schweizer Jetclub für Tunis Air im Einsatz war. Davor hatte Jetclub sie für MyAir (Italien) und Air Prishtina betrieben. Seit Anfang 2009 war sie zunächst in Ahlhorn und dann in Dinar abgestellt.

Die Firma **Goodyear** bestellte in Friedrichshafen drei **Zeppelin** NT zur Lieferung zwischen 2014 und 2017. Der Stückpreis soll bei 14,5 Millionen Euro liegen.

Die **chinesische Luftfahrtindustrie** meldete, dass man in den letzten 60 Jahren mehr als 60000 Flugzeuge und Hubschrauber produziert habe. Davon seien 2400 exportiert oder ins Ausland verschenkt worden.

Die **Lufthansa** hat beschlossen, die im Jahr 2008 eingeführte Marke «Lufthansa Italia» nur noch bis Ende des Sommerflugplans weiterzuführen. ●



- 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

### Neueintritte seit der letzten «Rundschau»-Ausgabe

#### 1. Juni 2011

Christian Halberscheid  
Pieter Alder  
Alessia Donatsch

#### 1. Juli 2011

Olivier Montani  
Joseph Wesner  
Dominique Huber  
Marco Poulimas

#### 1. August 2011

Harald Halbeisen  
Christoph Philipp  
Christoph Kager

*Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!*

### Kevin Haug



Nach meinem Abitur zog es mich in die Schweiz, um meinen grossen Traum vom Pilotendasein zu verwirklichen. Der Weg war nicht sonderlich weit, da ich ursprünglich aus dem schönen Städtchen Villingen-Schwenningen am Rande des Schwarzwaldes komme. Im PK 2/01 der damaligen SRAS angekommen, verliebte ich mich vollends in die Fliegerei. Diese Liebe wurde jäh vom Grounding und einem Einstellungsstopp gestört, und so kam es, dass ich 2003 zurück nach Deutschland ging und ein Studium zum Diplom-Betriebswirt begann. Nach erfolgreichem Abschluss des Studiums im Jahr 2007 fand die fliegerische Durststrecke endlich ein Ende, und ich konnte als F/O bei der Swiss European auf dem AVRO anheuern. Nach dreieinhalb wundervollen «Stick-and-Rudder»-Jahren erfolgte dann die Umschulung auf den Airbus, die mit dem bestandenen Final Check Mitte Juni ihr erfolgreiches Ende nahm. Derzeit lebe ich mit meiner Freundin in Regensdorf. Meine grosse Leidenschaft ist der Sport, vor allem Basketball und Beachvolleyball. Ausserdem reise ich sehr gerne und viel und bin auch ein grosser Fan von Videospiele. Ich freue mich sehr auf die anstehenden operationellen und fliegerischen Herausforderungen der nächsten Jahre, auf viele neue Kollegen und natürlich auf viele nette Nightstops.

*Viele Grüsse, Kevin*

## Pensionierung

### Marco Nimis



Total Flugstunden: 17566

So, das war's! Im 39. Dienstjahr, nach acht Direktoren und CEOs, drei Groundings, einer Pleite, x Reorganisationen, viel unnötigem Blabla und 17566 Flugstunden, vom Oldtimer DC-8 bis zum Elektromobil A340, hänge ich meinen Pilotenhut an den Nagel.

Ich hatte ein riesiges Glück, einen solch schönen Beruf ausüben zu dürfen und ohne grössere Vorkommnisse meine Karriere beenden zu können.

Ich möchte mich bei allen meinen Kollegen im Cockpit, in der Kabine und hinter den Kulissen bedanken. Für ein Glas Wein bei mir zu Hause in Brè/sopra Lugano seid ihr immer herzlich willkommen.

Ciao e statemi bene, Marco (mnimis@bluewin.ch oder 079 544 52 40)

# Shooter's Corner

## Ordnung ins Bilderchaos – Teil 2: Tipps für einen Foto-Arbeitsfluss



**Im ersten Teil dieses zweiteiligen Beitrags über die effiziente Bildverwaltung haben wir uns mit den Vorteilen von datenbankbasierter Foto-Verwaltungs-Software beschäftigt. Im zweiten und letzten Teil soll nun aufgezeigt werden, wie wir mit einem solchen Bildkatalog arbeiten können und welche Schritte im Foto-Arbeitsfluss sinnvoll sind.**

*Text: Dominique Wirz, F/O A330/340*

Ein durchdachter Foto-Arbeitsfluss erleichtert uns die Arbeit von der Aufnahme über die Archivierung bis zur Präsentation. Dieser Arbeitsfluss ist unterschiedlich von Fotograf zu Fotograf. 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. Im Folgenden werde ich meinen eigenen Foto-Arbeitsfluss beschreiben. Er hat sich schon seit Jahren bewährt und mag dem einen oder anderen Fotografen helfen, sich seinen eigenen Arbeitsfluss zurechtzulegen.

### 1. Abspeichern auf dem Computer

Beim Herunterladen oder sofort danach gilt es, die nichtssagenden – schlimmer aber noch: die nicht eindeutigen – Dateinamen der Bilder aus der Kamera durch Umbenennung zu ersetzen. Bildnamen sollten eindeutig, aber nicht zu lang sein. Widerstehen Sie der Versuchung, zu viele Informationen in den Namen zu stecken. Diese lassen sich viel besser in den Metadaten (siehe weiter unten) unterbringen. Testen Sie das Namensschema und wenden Sie es danach konsequent an. Bei mir haben sich folgende Bildnamen bewährt: Wirz\_110816\_4289. Also: Kürzel des Fotografen\_Datum\_ursprüngliche Bildnummer der Kamera. Hat man die Vorlage in der Software einmal erstellt, geschieht die Umbenennung bei jedem Import automatisch. Wichtig ist auch die Ablage der Bilder. Sie soll übersichtlich und nachvollziehbar erfolgen. Organisieren Sie Ihre Ordner nicht nach Inhalten (Rotationen Amerika, Familienfeste, Porträts Schätzli etc.)! Einerseits gibt es oft mehrere Inhalte und Merkmale, die besser in Metadaten untergebracht werden. Andererseits wachsen solche Ordner ständig und erschweren den Sicherungsprozess. Bereits gesicherte Dateien sollten möglichst von den neuen Dateien getrennt sein. Ich empfehle eine chronologische Struktur nach Jahren und allenfalls Monaten. Darunter folgen einzelne Ordner pro Tag oder Shooting. Also beispielsweise 2011/2011\_08/110816 Chicago.

#### Abkürzungen

**EXIF** Exchange Image Format for Digital Still Cameras

**IPTC** International Press und Telecommunication Council, vgl. auch [www.iptc.org](http://www.iptc.org)

**JPEG** Joint Photographic Experts Group

#### Bildverwaltung mit Adobe Photoshop Lightroom und mehr!

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. In den nächsten Reisefotografie-Kursen in Winterthur sind noch Plätze frei! Jetzt anmelden!

- Reisefotografie - Grundlagen: Samstag, 10. September oder Samstag, 1. Oktober 2011.
- Reisefotografie - Fortgeschrittene: Sonntag, 11. September oder Sonntag, 2. Oktober 2011.

Weitere Kurse sowie Infos und Anmeldung auf [fotowerkstatt-kreativ.ch](http://fotowerkstatt-kreativ.ch).

Die Bilder in dieser Ablagestruktur werden bei mir ausserdem auf zwei weitere Festplatten dupliziert. Eine davon befindet sich in meinem Arbeitscomputer, die andere ist mobil und ausser Haus gelagert. Erst jetzt lösche ich die Bilder auf der Speicherkarte – und zwar in der Kamera über den Befehl «Formatieren».

### 2. Bildinspektion und -bewertung

Sind die Bilder im Rechner gesichert und umbenannt, kommt die spannende Phase der Bildinspektion. Erst in einer grossen Darstellung auf dem Bildschirm lässt sich erstmals qualifiziert beurteilen, ob und welche Bilder etwas geworden sind. Für diesen Vorgang braucht man zunächst einmal eine gute Vorschau. Man benötigt sowohl eine Miniaturdarstellung der Bilder für den Überblick als auch die Möglichkeit, einzelne Bilder gross anzuschauen und sogar hineinzoomen zu können. Man möchte mehrere Bilder nebeneinander sehen und vergleichen können. Es ist sinnvoll, die inspizierten Bilder zu bewerten und damit eine gewisse Qualitätsklassifizierung und Priorisierung vorzunehmen. Sie hilft später auch dazu, die besten Bilder schnell abzurufen oder diese Werte in Kombination mit anderen Merkmalen zu verwenden, etwa die besten Porträts. Für die Bewertungskennzeichnung hat sich eine Sternbewertung etabliert – bei Adobe sind es 1 bis 5 Sterne (und ohne Stern). Die Kriterien der einzelnen Sternklassen muss man für sich selbst festlegen. Aus der Häufigkeit der Bilder in diesen Sternklassen sollte sich eine Pyramide ergeben mit einem breiten Sockel an Bildern mit einem Stern und sich nach oben hin stark verjüngend, dorthin, wo die Bilder mit vie-



In Adobe Photoshop Lightroom gibt es praktische Vergleichsansichten zum Auswählen und Bewerten von Bildern.

len Sternen liegen. Bilder ohne Stern sind bei mir noch nicht bewertet. Einen Stern erhält ein Bild, wenn ich es behalten möchte und es grundsätzlich verwertbar ist. Bereits die 2-Sterne-Bewertung verteile ich vorsichtig und nur an die besten Bilder einer Serie (ca. eines pro zehn 1-Stern-Bilder). 3-Sterne-Bilder sind Top-Bilder des Shootings. 4-Sterne-Bilder sind die besten meiner gesamten Sammlung. 5 Sterne verteile ich erst in zehn Jahren, um die 4-Sterne-Bilder zu differenzieren. Bilder, die ich löschen möchte, versehe ich mit der Flagge «abgelehnt» und lösche sie am Schluss in einem Vorgang – und zwar unwiederbringlich – von der Festplatte, nicht nur aus dem Katalog.

### 3. Bildattribution

Zwar sind die zuvor beschriebenen Markierungen auch Bildattribute, sie reichen für eine Bildbeschreibung und eine spätere Suche alleine aber nicht aus. Hierfür sind sehr viel mehr Merkmale und Beschreibungen erforderlich. Man nennt diese auch Metadaten. Sie liefern Informationen über das Bild, sind also Daten über Daten. Einen Teil davon bettet bereits die Digitalkamera mit ein – im EXIF-Datenblock (z.B. Kameratyp, Blende, Zeit, Brennweite usw.). Andere Zusatzinformationen zum Bild muss der Anwender selbst hinzufügen – etwa die aus dem Bereich des IPTC-Datenblocks: Hier speichere ich meine Copyright- und Adressangaben ab, und zwar mittels Vorlage automatisch bei jedem Import. Im Weiteren benutze ich die Felder zum geografischen Ort, wo das Bild aufgenommen wurde, ebenso wie das Feld «Bildbeschreibung» für weitere ergänzende Angaben zum Bild. Danach verteile ich Stichwörter. Eine vorher definierbare Liste oder ein Stichwortbaum (Lightroom) stellt eine einheitliche Schreibweise

sicher und reduziert die Vielfalt der möglichen Wörter für den gleichen Sachverhalt.

### 4. Bildoptimierung

Bevor Sie mit dem Bearbeiten Ihrer Bilder beginnen, müssen Sie unbedingt Ihren Bildschirm kalibrieren. Bei der Bildoptimierung (oder Bildbearbeitung) geht es in den meisten Fällen primär darum, ein optisch ansprechendes Bild zu gestalten, und ein Bild, das möglichst dem entspricht, was der Fotograf bei der Aufnahme gesehen beziehungsweise im Kopf hatte. Die Gestaltung durch die Bearbeitung ist also stark von der Absicht der Aufnahme abhängig. Und es kommt oft vor, dass man vom selben Bild mehrere, unterschiedliche Versionen erstellt (für verschiedene Zwecke). Dafür kann man bei Bildkatalogen sogenannte virtuelle Kopien erstellen, das heisst einen neuen Satz an Bearbeitungsschritten für das selbe Bild. Die neue Generation von Foto-Software (wie z.B. Photoshop Lightroom, Apple Aperture, Nikon Capture NX oder Light Zone) setzt auf das Konzept des nicht-destruktiven Editierens. Alle Korrekturen werden dabei nicht sofort in das originale Pixelbild eingerechnet, sondern zunächst einmal nur in einem Anweisungssatz hinterlegt und lediglich für die Bildschirmdarstellung virtuell ins Bild gerechnet. Dadurch darf man auch etwas mutiger sein. Durch ausgedehnteres und schnelleres Experimentieren können so eventuell neue und bessere Ergebnisse entstehen. Bildoperationen werden jetzt auf einmal unproblematisch, die früher bei zu starker Ausführung ein Bild zerstören konnten (z.B. Kontrasterhöhung oder Schärfen). Mit Lightroom bearbeite ich über 98 Prozent meiner Bilder schnell, elegant und nicht-destruktiv. Für Spezialfälle greife ich auf Photoshop oder Nikon Capture

NX zurück. Bei allen Korrekturen sollte man nicht nur das Bild selber, sondern auch das Histogramm im Auge behalten! Ist ein Bild schliesslich optimiert, kann ich die Bearbeitungsschritte auf alle ähnlichen Bilder kopieren und muss, wenn überhaupt, nur noch feine Anpassungen vornehmen. Ein gewaltiger Effizienz-Gewinn!

## 5. Bildpräsentation

Schliesslich wollen wir die Bilder herausgeben und nutzen, für ein Fotoalbum, für eine Druckerei, für eine Diashow oder das Internet. Verschiedene Programme bieten dazu massgeschneiderte Funktionen. In Photoshop Lightroom kann dazu einfach eine virtuelle Sammlung erstellt werden. Die so ausgewählten Bilder können mittels verschiedener Vorlagen direkt aus dem Programm gedruckt, ins Internet ausgegeben oder als einfache Diashow präsentiert werden. Wer Bilder ins Fotolabor übermitteln oder einfach per E-Mail versenden will, muss sie aus dem Programm exportieren. Dabei können Format, Grösse und Dateiname bestimmt, dazu auch noch Stichwörter mit exportiert oder zum Beispiel die Schärfung durchgeführt werden. Beim Export werden sämtliche Bearbeitungsschritte ins Bild eingerechnet. Typischerweise sind die exportierten Bilder jpeg-Dateien, da es jetzt oft auf kleine Dateigrössen ankommt. Die Bilder exportiere ich in eine ganz neue Verzeichnisstruktur. Sie ist gleich aufgebaut wie die bereits oben beschriebene. Statt «Originale» heisst der oberste Ordner «Versionen». Statt die Unterordner nach Shootings zu beschriften, bekommen sie einen Namen, der sich aus dem Exportdatum und dem Exportzweck zusammensetzt (z.B. 110817 Bestellung ifolor). Die konsequente Trennung von Originalen und

Versionen hat viele Vorteile. Der Hauptvorteil liegt für mich darin, dass sich einmal gesicherte Original-Ordner nicht mehr verändern, was die Backup-Arbeit enorm vereinfacht.

## Schlussgedanken

Wer sich nun einen eigenen Arbeitsfluss zurechtlegen möchte, sollte vor allem beachten, dass er seinen Arbeitsfluss nicht überlädt. Was bringt ein noch so toller, gut gemeinter und ausgefeilter Arbeitsfluss, wenn schliesslich der Bilderberg stärker wächst, als wir ihn je abarbeiten können? Deshalb muss der Arbeitsfluss einfach gehalten werden. Also beispielsweise nur wenige Stichworte vergeben und nicht von vorneherein alle Bilder optimieren. Erst wenn der Arbeitsfluss auch im Alltag taugt und wir mit sämtlichen Bildern danach verfahren können, wird sich eine Routine und schliesslich die Freude darüber einstellen, endlich Ordnung ins Bilderchaos gebracht zu haben. ●



Im Entwicklungsmodus von Lightroom kann man ein Bild mit intuitiven Reglern optimieren und diese Einstellungen dann auf andere Bilder übertragen.

## Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

**Peter Sterchi** 1.12.1923 – 19.5.2011  
Ehemaliges Mitglied, Captain DC-10, pensioniert am 31.10.1977

**Armin Repky** 15.8.1935 – 29.5.2011  
Captain DC-10, pensioniert am 30.6.1992

**Jürg Brun** 29.11.1928 – 29.6.2011  
Flight Engineer DC-10, pensioniert am 30.6.1984

**Kurt Wepfer** 29.9.1927 – 29.6.2011  
Flight Engineer DC-10, pensioniert am 31.5.1982

**Eugène Heiz** 29.1.1926 – 14.7.2011  
Captain DC-10, pensioniert am 31.1.1981

**Sune Olsson** 14.5.1944 – 1.8.2011  
Captain MD-11, pensioniert am 30.11.2001

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

## Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	Copi-Stamm
25. - 30.9.2011 inkl. Strategieseminar mit Spezialisten		27.9.2011	28.9.2011
24. - 28.10.2011		25.10.2011	26.10.2011
21. - 25.11.2011		29.11.2011	23.11.2011

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:** Einmal pro Monat jeweils am Mittwoch der Vorstandswoche

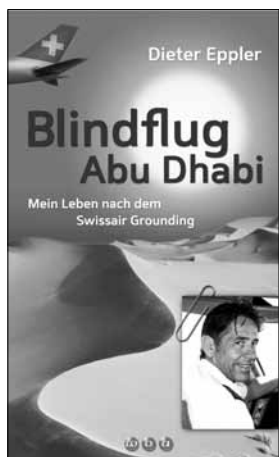
Der **Pensionierten-Stamm** findet im **Restaurant «Zur alten Taverne»**, Schaffhauserstrasse 161, 8302 Kloten, statt.

**Zeit: ab 14 Uhr**

**Datum:** Jeweils am letzten Dienstag im Monat.



### Durch die Wüste – von Dide Ben Nimmsie oder Die gepackte Chance bringt neue Perspektiven



*Text: Viktor Sturzenegger*

Jeder von uns weiss noch, wo er am Morgen des 3. September (CH-Zeit) war – oder am Nachmittag des 11. Septembers 2001. Wir kennen die Folgen der Geschehnisse für unsere Arbeit und die ganze Welt, doch kaum einer hat seine Geschichte mit diesen zwei einschneidenden Ereignissen zu erzählen begonnen. Bis Dieter Eppler – oder eben unser Dide – in die Tasten griff und sein Wüstenabenteuer, das er in einem Internet-Tagebuch (Blog) aus Abu Dhabi sozusagen als «Work in Progress» produzierte, in Buchform herausgeben konnte.

Sein in seinen Ausführungen erkennbarer Groll auf die «Banker» wird von allen Betroffenen des 2. Oktober 2001 geteilt – die Verursacher der Geldnot der Swissair dezent mit Schweinen zu vergleichen, verursacht ein Grinsen auf meinem Gesicht. Überhaupt habe ich das Buch mit häufigen beifälligen Gesten gelesen. Seine Beschreibung der Einführung in die Airbus-Flugverfahren bei Etihad Airways zum Beispiel weckte in mir die Erinnerung an meine Zeit bei Jet Airways India, die ich nicht missen möchte. Ich stelle mir vor, wie er auf seinem kurzen Erstflug von Abu Dhabi nach Bahrain kaum aufhören konnte zu sprechen.

In lockerem Erzählton beschreibt Dide das Leben als Etihad-Captain mit einer Multi-Kulti-Crew und seine fortwährende Auseinandersetzung mit dem Leben in der Schweiz, das er über Satelliten-TV und Zeitungen mitverfolgt. Dass ihm Aussagen Moritz Suters in den Medien dabei sauer aufstossen, kann ich ihm nicht verargen.

Dabei zeichnen seine Tagebuch-Einträge ein präzises Bild der modernen Linienfliegerei, was seinen Kollegen beim Lesen wohl manche Déjà-vus bescheren wird und bei weniger fachkundigen Lesenden durchaus nachvollziehbares Verständnis fördern kann. Zwischen den detailreichen Situationsbeschreibungen aus seiner fliegerischen Tätigkeit lässt Dide hin und wieder philosophische Tiefe anklingen, zum Beispiel, wenn er sich seine Gedanken über Augenblicke macht.

Seine von Adjektiven gesättigte Sprache erinnert mich zuweilen an jene Hexameter meiner Schulzeit: «... und sie erhoben die Hände zum lecker bereiteten Mahle ...». Er schreibt auch über die kulturellen Ereignisse seiner Zeit zwischen Wüste und Aufhalten in der Schweiz und auf seinen Rotationen rund um die Welt.

Dass der Aufenthalt in den Emiraten viel Positives bringt, hat wohl stark mit der dazugehörigen Einstellung aller Familienmitglieder zu tun, was Dide in den privateren Partien seiner Aufzeichnungen herausstreicht. Dass seine Frau Franziska in der Bibliothek der Deutschen Schule eine interessante Aufgabe und die Kinder in ihren Schulen gute Kontakte fanden, ist dabei sicher ein Vorteil.

Dides Augenblicke der letzten fünf Jahre lassen einige wichtige Ereignisse aus dieser Zeit nochmals Revue passieren, und immer wieder erhalten wir Eindrücke der labyrinthischen Welt orientalischer Administration.

Alles in allem ist es ein durchaus lesenswertes Buch über Dides Welt, die sich von der unseren durch den intensiveren Kontakt mit unterschiedlichsten Kulturen unterscheidet – gemeinsam ist wohl allen «Fliegenden», dass sie dem Leben der «Sesshaften» wenig abgewinnen können, was diese gern mit dem Stigma der «Fahrenden» quittieren.

Möge dieses Buch helfen,  
Brücken zu bauen.

*Dieter Eppler: Blindflug,  
Abu Dhabi, WOA Verlag 2011  
ISBN 978-3-9523657-0-0*



### Die Krönung – oder 100 Tage Kapitän

Text: Peter Tilly



Vom Copiloten zum Kapitän, das ist wie von «Nespresso» zu «Jacobs die Krönung», von Balik-Lachs zu Wurst- oder Käsebrötchen und vom «Hyatt Long Beach» zum «Park-Inn Heathrow».

Gerade Letzteres fordert einen Jungkapitän in besonderem Masse. Da muss man während des «Park-Ing» auf dem Flughafen Heathrow höllisch aufpassen, dass man im sehr nahen Crewhotel «Park-Inn» mit den Flügelspitzen keine Kratzer hinterlässt. Das Hotelzimmer ist derart dicht beim abgestellten Arbeitsgerät gelegen, dass man schon fast von einem Crewbunk reden könnte. Sicherheitsbewussten Besatzungsmitgliedern wird darum auch ausdrücklich empfohlen, die gelbe Sicherheitsweste beim Gang vom Bett zur Toilette konsequent zu tragen. Dieser «Outsourced Crew Bunk» (OCB) hat aber bei Frühflügen durchaus auch seinen Vorteil. Kann man doch wegen der Nähe zum Flugzeug den «Pre-flight-Check» bequem im Pyjama vom Hotelzimmer aus erledigen.

Wer denkt, dass die Probleme nach dem Setzen der Parkbremse gelöst sind, irrt gewaltig. Das «Park-Inn» hat auch nach dem «Park-Ing» einiges an Überraschungen auf Lager. Der spezielle Eingangsbereich für Flugbesatzungen erinnert an einen Zivilschutzbunker einer Schweizer Durchschnittsgemeinde, den viele ältere Semester aus ihren WK-Zeiten kennen. Das Pult des diensthabenden Wachsoldaten ist auf jeden Fall aus gleicher Produktion wie das helvetische Pendant, produziert in einer sozialen Einrichtung kurz nach dem letzten Weltkrieg.

Im «Park-Inn» trägt der Wachsoldat ein Namensschild, ist in der Regel weiblichen Geschlechts und verteilt mit Routine einen der 900 Zimmerschlüssel. Eine imposante Zahl von Nachtlagern, verteilt auf eine noch imposantere Zahl von Fluren. Ohne Kompass ist man verloren – es geht einem wie dem Protagonisten in Mani Matters Lied «Är isch vom Amt uffbotte gsy». Eine unendliche Reise durch dunkle Gänge – ohne Ziel, ohne Zukunft, ohne Happy End.

Besatzungen aus aller Welt sind im Hotel in der Überzahl und geniessen deshalb einen besonderen Service. So zum Beispiel brühend heisse Gratisgetränke in der Zivilschutzbunker-Lobby.

Ein neben der fleckigen Polstergruppe stationierter Automat drückt den bereits am Vortag gebrauten braunen Saft im Minutentakt an einer Heizspirale vorbei und sorgt dafür, dass das Getränk, das sie in England Kaffee nennen, immer bitterer wird. Kochendes Wasser dampft daneben und wartet sehnsüchtig darauf, dass jemand seinen Tetleys-Teebeutel darin badet. Kein Ort, der trockene Kehlen nach einem

«Ping-Pong-Tag» zwischen Genf und London tröstet. Da das nächste, nicht hoteleigene Bier im Business Class Galley des eigenen Flugzeugs lagert, ist ein Gang in die Hotelschenke unumgänglich – wenn man sie denn auch findet. Einmal hoch, dann immer gegen Süden, und man landet nach einem knappen Kilometer in der Lobby der «echten» Gäste. Das Pub schenkt Gerstensaft zu acht Pfund oder so aus. Ein Schnäppchen!

Wenn die Kurzstreckenspesen eines halben Monats versoffen sind, geht es auf Zimmersuche. War Süden beim Hinweg gut, dann kann Norden beim Heimweg nicht falsch sein. Die Zimmernummern sollten bei der Orientierung helfen, nur folgen sie leider keinerlei Logik.

Endlich im Zimmer angekommen, stört das seltsame Rauschen der Klimaanlage. Das Steuergerät ist schnell gefunden, der AUS-EIN-Knopf auch. Trotz 15-minütigem Hauen, Schlagen, Fluchen und Poltern zeigt sich kein Erfolg. Der Lärm verschwindet nicht, es wird nur wärmer. Während des Zähneputzens beobachte ich durch das Fenster, wie ein Kollege der Technik den Pneudruck an meinem Airbus überprüft. Eine B-747 zischt vor meinem Fenster durch und versperrt den Blick aufs Wesentliche. Darum also der Lärm. Nicht die Klimaanlage ist die nervende Lärmquelle, sondern die startenden Flugzeuge der Piste 27R ...

Bald jedoch gewinnt die angestaute Müdigkeit gegen den Hotelfrust – ich schlafe ein. Die Träume vom weichen Hyatt-Bett und der kuscheligen Decke werden sporadisch von zuknallenden Hotel Türen unterbrochen. Fast wie im Crewbunk!

Auch wenn es nicht so klingt, die Kurzstrecke macht Spass. Ist man am nächsten Morgen endlich in der Luft und gönnt sich einen Schluck «Die Krönung» aus dem roten Pappbecher, steigt die Zufriedenheitskurve steil an. Ein Blick nach rechts zum Copiloten bestätigt: ich bin von Profis umgeben, auf die ich mich verlassen kann.

Der junge Mann programmiert, berechnet, stellt Navigationshilfen ein und bestimmt die Treibstoffmenge für den nächsten Flug. Er gibt die Zahlen an die Planung weiter und erkundigt sich nach dem Parkplatz an der Destination und dem ungefähren Startgewicht. Die neusten Wettermeldungen holt er ebenso ein wie das Kabinenlayout für den folgenden Flug. Ich bin beeindruckt und bekomme ein schlechtes Gewissen.

Liebe Langstreckenkapitäne, mit denen ich in den letzten 15 Jahren Ozeane überquerte, ich entschuldige mich. Wenn ich heute nach rechts schaue, wird mir bewusst, was für ein fauler Hund ich als Copilot war. Äxgüsi!

*Ich tue jetzt Busse im «Park-Inn» in Heathrow.*

# 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 PILOT SKI GET TOGETHER SUPPORTED BY VC VEREINIGUNG COCKPIT / GERMAN ALPA

January 21<sup>th</sup> till January 28<sup>th</sup> 2012

On our homepage [www.pilotski2012.com](http://www.pilotski2012.com) you will find all information and the registration form.

If you have questions please do not hesitate to contact us on [info@pilotski2012.com](mailto:info@pilotski2012.com)



**P.P.**

8302 Kloten



**Spezial-Rabatt 50!**

Exklusiv-Angebot für Mitglieder von Aeropers / SwissALPA.

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

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



Rechtsschutz  
Protection juridique  
Protezione giuridica

A company of Allianz

## Meine Anmeldung.



**SWISS ALPA**  
Airline Pilots Association

Ich habe die Allgemeinen Bedingungen auf [www.cap.ch](http://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.

# The President's Voice

## **GAV für die Piloten von Swiss International Air Lines**

Auch bei Drucklegung dieser Ausgabe der «Rundschau» ist der neue GAV für die Piloten der Swiss International Air Lines noch nicht unter Dach und Fach. Zwar sind sich die beiden Parteien AEROPERS und Swiss über die groben Eckwerte für die Arbeitsbedingungen Anfang Juli einig geworden. Aber die Umsetzung in den Vertrag dauert noch ein paar Tage. Anfang September sollte das Werk den betroffenen Piloten zur Abstimmung vorgelegt werden können. Sie entscheiden dann, ob der neue GAV auf den 1. November in Kraft gesetzt wird.

Mit den Verbesserungen im neuen Vertrag für die Swiss-Piloten wird ein notwendiger und dringender Schritt in die richtige Richtung gemacht. Ihre neuen Arbeitsbedingungen dürfen sich wieder eher mit denen von gleichwertigen Mitbewerbern am europäischen Markt vergleichen lassen. Es ist zu hoffen, dass dies schlussendlich auch eine positive Signalwirkung auf den Beruf des Linienpiloten in der ganzen Schweiz haben wird. Denn dies wird für die Zukunft dringend nötig sein.

## **Weiterhin Mangel an Piloten**

Aber auch mit diesem Schritt in die richtige Richtung ist für die Piloten in der Schweiz und vor allem für den Pilotennachwuchs noch nicht alles in bester Ordnung. Der Nachholbedarf ist gross. Der Pilotenmangel ist auch weltweit ein Thema und wird es noch in Zukunft bleiben. Nach ein paar Stornierungen von Flugzeugbestellungen im Frühjahr geht das Ordern von neuem Flugmaterial wieder munter weiter. In der ersten Jahreshälfte hat Airbus 640 Neubestellungen erhalten und damit jetzt einen Stand von nahezu 4000 Bestellungen in den Büchern erreicht, was einem Produktionsvolumen von acht Jahren entspricht. Auch bei Boeing dürfte es nicht viel weniger sein. Für den Betrieb all dieser neuen Linienflugzeuge wird es mehr Piloten brauchen. Zwar werden einerseits die neu bestellten Flugzeuge teilweise auch alte ersetzen, andererseits braucht es auch ohne Wachstum junge Piloten, die die pensionierten ablösen können.

Daneben verzeichnet auch die Business Aviation wieder beachtliche Wachstumsraten. «Piloten gefragter denn je» ist auch der Titel des Editorials im AOPA Position Report vom Juli 2011.

## Ausbildung der Piloten

«Am Anfang jeder professionellen Fliegerei steht die General Aviation», heisst es im Position Report weiter. Und so beginnt die Förderung des Pilotenberufs schon in der allgemeinen Luftfahrt. Förderte der Bund früher die Ausbildung zum Piloten im Rahmen der Fliegerischen Vorschulung (FVS) in vier aufeinander abgestimmten Kursen, gibt es heute unter dem Namen Sphair noch einen einzigen Kurs der Schweizerischen Luftwaffe zur fliegerischen Eignungsabklärung. Früher unterstützte der Bund die Ausbildung zum Linienpiloten. Diese Unterstützung war im Luftfahrtgesetz im sogenannten SLS-Artikel geregelt. Entgegen dieser gesetzlichen Regelung stellte die Schweizerische Luftverkehrsschule 1997 ihren Betrieb ein. Erst nachträglich wurde in der Revision des Luftfahrtgesetzes 2010 auch der entsprechende Artikel gestrichen. Bis heute wurde er durch keine andere Regelung ersetzt. In der Schweiz können zwar Ärzte, Juristen, Ingenieure oder Ökonomen ihre Ausbildung an staatlich subventionierten Instituten geniessen, nicht aber Berufspiloten. In den Spitälern braucht es Ärzte, an den Gerichten Juristen; ohne Ingenieure gäbe es kein technisches Know-how, ohne Ökonomen vielleicht auch keine Banken. Aber sicher ist, dass es keine Fluggesellschaften ohne Piloten gibt. Und – das sei hier erneut erwähnt – Linienflugverkehr ist öffentlicher Verkehr, also Verkehr im Dienste der Öffentlichkeit.

Es gilt, die Ausbildung zum Linienpiloten in Vergleich zu den staatlich subventionierten Studiengängen wieder attraktiver zu machen. Nebst dem Staat hat dabei auch die Industrie eine Verpflichtung. In Grossbritannien hat British Airways das Problem offenbar erkannt und startet das grösste Rekrutierungsprogramm für Piloten seit mehr als zehn Jahren. Die Airline plant, bis 2016 rund 800 neue Piloten einzustellen. Dabei sollen vor allem die geeignetsten und fähigsten gefördert werden und nicht die wohlhabendsten.

Gerade neulich hat das Swiss-Management entdeckt, dass die Swiss «The Airline of Switzerland» ist. Wir wussten das eigentlich schon lange. Nur schon am Beispiel der bei Swiss International und Swiss European rund 1200 beschäftigten Piloten wird dies klar: Es sind dies mehr als die Hälfte der Anzahl aller in der Schweiz total rund 2200 gültigen Ausweise für Linienpiloten. Mit einem Bekenntnis zur Schweiz soll aber auch eine Verpflichtung für die Schweizer Piloten und deren Pilotenausbildung einhergehen.

## Zukunft der Schweizer Piloten

Die Ende November im Kanton Zürich zur Abstimmung gelangenden Initiativen verlangen einen Baustopp auf dem Flughafen Zürich. Man stelle sich

vor: Eine komplexe technische Anlage wird ohne Wenn und Aber eingefroren: Keine Weiterentwicklung und keine Verbesserung! Was wäre geschehen, wenn dies vom Stimmvolk schon in den 70er Jahren beschlossen worden wäre? Damals waren die Jets noch um ein Mehrfaches lärmiger. Wie stünde es um die Wirtschaft im Raum Zürich, mit der Beschäftigung am Flughafen und mit uns Piloten bei einem Stillstand von 40 Jahren? Die Flugzeuge sind seither immer leiser geworden, und die nächste Generation wird noch einmal leiser werden. Wir und mit uns alle, die in Zukunft diesen Beruf ausüben möchten, wollen ab einem funktionierenden und fortschrittlichen Flughafen in der Schweiz und in Zürich operieren können. Dies bedingt klar ein zweifaches NEIN gegen die Blockierungsvorlagen.

*Rolf Odermatt, Präsident*

# Editorial

Die Halbjahreszahlen der Swiss und deren Passagierrekord im Juli versprechen Gutes für das Ergebnis 2011. Auch der Flughafen Zürich spürt den Trend zu hohen Auslastungszahlen und meldet im Juli im Vergleich zum Vorjahr ein um 8,6 Prozent gestiegenes Passagiervolumen, während die Flugbewegungen im gleichen Zeitraum nur um 0,4 Prozent anwuchsen.

Auch wenn dem Flughafen bereits jetzt enge Grenzen gesetzt sind, soll seine Entwicklung nach dem Willen vieler Gemeinden des Kantons Zürich und des Vereins «Flugschneise Süd - Nein» zum Stillstand gebracht werden. Obwohl die Stimmbevölkerung bereits jetzt bei Pistenausbauten am Flughafen Zürich immer ein Mitspracherecht hat, soll beispielsweise der Bau eines Schnellabrollwegs durch radikale und obendrein unnötige Vorschriften verunmöglicht werden. Der Flughafen will nicht uferlos wachsen, sondern sich massvoll weiterentwickeln können - zum Beispiel aus ökonomischen oder sicherheitsrelevanten Überlegungen. Peter Tilly erklärt in seinem Bericht zum Thema «Volksabstimmung über die Flughafenpolitik», wieso der Urnengang im November auch für uns wichtig ist. Thomas Kern, CEO der Flughafen Zürich AG, äussert sich dazu im beiliegenden Interview deutlich: «Zweimal Nein heisst Ja zum Flughafen.»

Um der wachsenden Anzahl Passagiere weiterhin den Komfort anbieten zu können, den Zürich als Qualitätsflughafen für sich beansprucht, wird an zwei grossen Projekten mit Hochdruck gearbeitet. Der Umbau des Docks B ermöglicht die gemischte Abfertigung von Flugzeugen aus dem Schengen- und dem Non-Schengen-Raum an demselben Terminal. Momentan müssen London-Geschäftsreisende auf den offenen C- und D-Parkpositionen noch immer bei Wind und Wetter über den Tarmac schreiten. Da ist Zürich einzigartig.

Tobias Mattle erläutert in dem Bericht «180-Grad-Kehrtwende», wie flexibel die Passagierströme im Dock B in Zukunft geleitet werden können. Das zweite Bauvorhaben in Mattles Fokus ist das zentrale Sicherheitskontrollgebäude, durch das ab dem 1. Dezember sämtliche Passagiere geschleust werden. Für die Fluggäste bedeutet es eine deutliche Komfortverbesserung, weil der lästige und zeitaufwändige Teil der Abfertigungsprozesse bereits kurz nach dem Check-in erledigt ist. Der Aufenthalt im Airside Center kann damit entspannter und ohne Zeitdruck genossen werden.

Qualität wird von den Passagieren selbstverständlich auch beim Essen an Bord gefordert. Gate Gourmet produziert die Business- und First-Class-



Mahlzeiten deshalb in Zürich frisch. Woher das Essen in der Economy Class stammt, erklärt Tobias Mattle in dem Bericht «Der authentische Geschmack». Daneben liefert er interessante Facts zum Thema Crew Meals.

Hintergrundinformationen, sei es zum Thema Essen oder zu anderem, fördern das Verständnis und erleichtern die Akzeptanz von Tatsachen, mit denen wir konfrontiert werden. Wenn wir die Realität vorbehaltlos annehmen können, schaffen wir die Grundlage für eine wertschätzende Haltung. Diese Haltung ermöglicht es uns, auch unseren Mitmenschen mit Wertschätzung zu begegnen. Der Bericht «Wertschöpfung durch Wertschätzung» verdeutlicht in dieser Beziehung den Einfluss von Führungskräften. Damit die Swiss ihren Höhenflug fortsetzen kann, wird ein Wechsel der Führungskultur gefordert, denn die Swiss ist als Dienstleistungsunternehmen auf leistungswillige Mitarbeiter an der Front angewiesen.

Wir Piloten sind nun aber vorerst damit konfrontiert, den neuen GAV mit einer wertschätzenden Haltung zu beurteilen – wertschätzend im Hinblick auf die jetzige Situation von uns und unserer Umwelt. Wie auch immer diese Beurteilung ausfällt: denjenigen, die dafür gekämpft haben, gebührt unsere Anerkennung und unser Dank.

*Jürg Ledermann*

# Volksabstimmung über die Flughafenpolitik

**Am 27. November werden die Stimmberechtigten des Kantons Zürich neuerlich wegen einer Flughafenvorlage an die Urne gerufen. Die «Behördeninitiative 2» und der Gegenvorschlag des Vereins «Flugschneise Süd – Nein» kommen zur Abstimmung.**

*Text: Peter Tilly*

Nach der «Plafonierungs-» und der «Fairflug-Initiative» stehen diesen Herbst zwei weitere wichtige Abstimmungen zum Thema Flughafen Zürich an. Bei der Behördeninitiative 2 geht es um einen Zusatzabsatz im Flughafengesetz. Die Initianten verlangen, dass dieses wie folgt ergänzt werden soll: «Paragraph 1 Absatz 3 Flughafengesetz: Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür ein, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten unterbleiben.»

Ein Gesetzesartikel mit weitreichenden Folgen für den Flughafen und den Kanton. Nicht verwunderlich, dass dies Widerstand hervorrief. Neben dem Regierungsrat des Kantons Zürich wehrte sich auch der Verein «Flugschneise Süd – Nein» (VFSN) gegen das neue Gesetz, allerdings aus ganz anderen Gründen.

## **Der lange Weg bis an die Urne**

Ende 2006 reichten 42 Gemeinden des Kantons Zürich eine Initiative ein (siehe Kasten Seite 7), die verlangt, dass sich der Kanton im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht – aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür einsetzt, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten am Flughafen Zürich unterbleiben. Mit Beschluss vom 24. September 2008 erstattete der Regierungsrat dem Kantonsrat Bericht zur Behördeninitiative und beantragte, diese abzulehnen. Der Kantonsrat stimmte der Behördeninitiative am 23. Februar 2009 mit 100 zu 64 Stimmen bei neun Enthaltungen zu und beschloss damit die entsprechende Änderung des Flughafengesetzes. Gegen diesen Beschluss wurde das Kantonsratsreferendum ergriffen, und damit kommt die Vorlage vor das Stimmvolk.

## **Gegenvorschlag des VFSN**

Dem VFSN ging die Initiative zu wenig weit. Gegen den Beschluss des Kantonsrates vom 23. Februar 2009 reichte der VFSN ebenfalls ein Referendum mit Gegenvorschlag von Stimmberechtigten – ein sogenanntes konstruktives Referendum – ein, das weitere Forderungen zu der vom Kantonsrat beschlossenen Änderung des Flughafengesetzes enthält. Dieser Gegenvorschlag verlangt, dass neue Flugrouten (gegenüber dem Zustand vom Jahr 2000, also konkret die Südanflüge) über dicht besiedeltem Gebiet unterbleiben und dass Schnellabrollwege anderen Pistenausbauten gleichgestellt werden sollen. Darüber hinaus soll die Flughafen Zürich AG (FZAG) sicherstellen, dass der Verwaltungsrat inskünftig auch Beschlüsse über Änderungen der siebenstündigen Nachtflugsperrung und über neue Flugrouten, die über dicht besiedeltes Gebiet führen, nur mit Zustimmung der Staatsvertretung fassen kann. Weiter sollen diesem Vetorecht der Staatsvertretung in Zukunft auch Massnahmen unterliegen, die bei Überschreitung des ZFI-Richtwertes oder bei Erreichen von 320 000 Flugbewegungen notwendig werden. Schliesslich fordert der Gegenvorschlag, dass die der Staatsvertretung vom Regierungsrat in diesen Fällen erteilte Weisung vom Kantonsrat in der Form eines referendumsfähigen Beschlusses genehmigt werden muss (Quelle: Medienmitteilung der Volkswirtschaftsdirektion vom 27. Januar 2011).

## **Das Bundesgericht wurde eingeschaltet**

Der Zürcher Kantonsrat hat einen Teil dieses Referendums am 30. November 2009 für ungültig erklärt. Abgelehnt wurden die Paragraphen, die die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG stärken wollen, weil diese nicht mit dem Aktienrecht vereinbar seien. Der VFSN legte beim Bundesgericht Stimmrechtsbeschwerde ein und bekam teilweise Recht. Ungültig bleibt gemäss Bundesgerichtsentscheid einzig der Passus, wonach das Vetorecht der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG auf Massnahmen bei Überschreitungen des Richtwerts oder bei Erreichen von 320 000 Flugbewegungen ausgeweitet wird. Alle anderen Bestimmungen des Gegenvorschlags wurden für gültig erklärt. So kommt im Herbst neben der Behördeninitiative 2 auch der revidierte Gegenvorschlag zur Abstimmung.

## **Regierungsrat dagegen**

Der Regierungsrat spricht sich in seiner Medienmitteilung vom 27. Januar 2011 deutlich gegen den Gegenvorschlag aus. Er schreibt: «Der Regierungs-

rat beantragt dem Kantonsrat nun, auch diese gültigen Teile des Gegenvorschlags den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Ablehnung zu empfehlen. Einerseits setzt sich der Regierungsrat gemäss seiner Flughafenpolitik bereits im Sinne dieser Forderungen ein, so zum Beispiel bei der Vermeidung von neuen Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet oder bei der Einhaltung der siebenstündigen Nachtflugsperrre. Andererseits sind die Bestimmungen überflüssig, wie zum Beispiel die Erweiterung der Veto-Tatbestände sowie die Genehmigung der regierungsrätlichen Weisung durch den Kantonsrat, da der Verwaltungsrat der FZAG über die betreffenden Tatbestände keine Beschlüsse zu fassen hat.»

Tatsächlich ist im Flughafengesetz unter Paragraph 10 der Aus- und Neubau von Pisten bereits geregelt: «Die Gesellschaft stellt sicher, dass ohne Zustimmung der Vertretung des Staates im Verwaltungsrat keine Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung beschlossen werden können.»

### **Pistenausbauten = mehr Lärm?**

Nicht nur die Abstimmungsergebnisse im Kantonsrat zeigen deutlich, dass die Abstimmung vor dem Volk eine reelle Chance hat, sondern auch das Abstimmungsverhalten der Kantonsräte der Flughafengemeinden. Wie der «Zürcher Unterländer» im Februar 2009 berichtete, stimmte nur gerade Bruno Grossmann, SVP Wallisellen, im Rat gegen die «Behördeninitiative 2». Alle anderen Unterländer Volksvertreter stimmten der Initiative zu.

Oft hört man von den Befürwortern das Argument, dass Pistenverlängerungen auch gleichzeitig mehr Lärm zur Folge hätten. Dagegen wehrt sich der Flughafen Zürich in seinem Mitarbeitermagazin vehement. Sarah Fehr schreibt im «Homepage» Folgendes:

«Die Behördeninitiative 2 richtet sich gegen jegliche Ausbauten der Start- und Landebahnen am Flughafen Zürich. Es handelt sich dabei aber nicht um ein vorübergehendes Pistenausbaumoratorium, sondern um einen endgültigen und folgenreichen Entscheid. Vom Kanton wird verlangt, dass er sich im Rahmen seiner Stellung als Aktionär von der Flughafen Zürich AG dafür einsetzt, dass Neu- und Ausbauten von Pisten unterbleiben. Die Initiative erhebt den Anspruch, Planungssicherheit zu schaffen, die Situation im Streit um die Zukunft des Flughafens zu entspannen, ein politisches Signal gegen ein starkes Wachstum des Flughafens zu setzen und eine Entwertung von angrenzenden Wohngebieten zu verhindern. Für die Offenhaltung

der Option Pistenverlängerung sprechen aber triftige Gründe. Die im SIL-Prozess dargelegten Lärmberechnungen zu den verschiedenen Betriebsvarianten zeigen, dass die Pistenbenützung – und damit die Wahl der Flugrouten – für die Lärmbelastung von ausschlaggebender Bedeutung ist. Ein Verzicht auf Pistenaus- und Pistenneubauten bringt damit keine Garantie für einen lärmgünstigen Betrieb. Varianten mit Pistenverlängerung weisen im Gegensatz dazu ein Potenzial für Lärmoptimierungen auf.»

In der Tat stichhaltige Argumente gegen die Initiative. Thomas E. Kern, CEO der Flughafen Zürich AG, spricht im «Ikarus», der Mitgliederzeitschrift der Interessengemeinschaft Flughafen Zürich (IGFZ), deutlichere Worte: «Wer ‹Ja› sagt zum Flughafen Zürich, stimmt zwei Mal ‹Nein›!».

### **Aus Sicht der Piloten**

Piloten sind bemüht, mit grösstmöglicher Sicherheit Passagiere von A nach B zu befördern. Dazu braucht es sowohl fliegerische Fähigkeiten, als auch ein optimales Umfeld. Das Pistensystem des jeweiligen Flughafens spielt dabei eine wichtige Rolle. Start- und Landerichtung sollten Anhand der meteorologischen Gegebenheiten bestimmt werden und nicht nach politischen Wünschen. Dennoch müssen politische Einschränkungen akzeptiert werden. Dies führt gerade am Flughafen Zürich häufig dazu, dass mit Rückenwind gestartet und gelandet wird. Bei Rückenwindverhältnissen verlängern sich Start- und Landedistanz enorm, und auch der Bremsweg bei einem Startabbruch nimmt überproportional zu. Um die Sicherheit in diesen unerwünschten Situationen zu verringern, helfen nur Reserven bei der Pistenlänge. Das sind Faktoren, die nicht vernachlässigt werden dürfen. Die Behördeninitiative verlangt, dass Pistenausbauten in Zukunft verunmöglicht werden. Dabei verzichtet man nicht nur auf die baulichen Massnahmen, sondern auch auf eine Erhöhung der Sicherheit. Wird die Initiative abgelehnt, ist dies kein Freipass für Ausbauten am Flughafen. Wie im Text bereits erwähnt, ist das Bewilligungsverfahren solcher Bauvorhaben schon heute im Flughafengesetz geregelt – und zwar sehr restriktiv.

Der Gegenvorschlag geht noch weiter. Er fordert neben den massiven Einschränkungen des Flugbetriebs faktisch auch ein Bauverbot für Schnellabrollwege. Schnellabrollwege garantieren, dass die landenden Flugzeuge die Piste schnell verlassen können. Dies verhindert Staus in der Luft, spart Tonnen von Kerosin und verbessert die ökologische Bilanz erheblich. •

**Behördeninitiative**

betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten»)

**Antrag:**

Das Gesetz über den Flughafen Zürich sei wie folgt zu ergänzen:

§ 1 Abs. 3 Flughafengesetz (neu)

Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat - im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied - dafür ein, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten unterbleiben.

**Begründung:**

1. Der Kantonsrat hat mit klarer Mehrheit von Vertreterinnen und Vertretern sämtlicher Parteien aus allen vier Himmelsrichtungen verlangt, dass die Planung von Ausbauten oder Neubauten von Pisten unterbleibt.
2. Die Bevölkerung um den Flughafen Zürich steht zu ihrem Flughafen, ist aber zurzeit nicht bereit, allfällige Aus- und Neubaupläne hinzunehmen.
3. Die Planungssicherheit auf der Basis des gebauten Pistensystems ist von grösster Bedeutung, schafft Vertrauen und entspannt die Situation im Streit um die weitere Zukunft des Flughafens Zürich.
4. Pistenneubauten und -ausbauten ermöglichen ein weiteres starkes Wachstum des Flugverkehrs und damit des Fluglärms. Die Initiative setzt dagegen ein politisches Signal.
5. Sie ergänzt die Behördeninitiative für eine Plafonierung auf 320 000 Flugbewegungen und acht Stunden Nachtruhe.
6. Sie verhindert die Entwertung vieler Wohngebiete im Norden, Osten, Süden und Westen des Flughafens, welche bei Pistenausbauten und -neubauten mit (noch mehr) Lärm belastet würden.
7. Sie gesteht dem Flughafen ein weiteres Wachstum an Bewegungen zu und ist damit auch wirtschaftsfreundlich.

Bachenbülach  
Bachs  
Bassersdorf  
Berg am Irchel  
Boppelsen  
Buchs  
Bülach  
Dällikon  
Dänikon  
Dielsdorf  
Eglisau  
Elgg  
Glattfelden  
Hagenbuch

Hochfelden  
Hofstetten  
Höri  
Illnau-Effretikon  
Kyburg  
Lindau  
Neerach  
Niederglatt  
Niederhasli  
Niederweningen  
Nürensdorf  
Oetwil an der Limmat  
Otelfingen  
Rafz

Regensdorf  
Rümlang  
Schlatt  
Schleinikon  
Stadel  
Sternenberg  
Thalheim an der Thur  
Trüllikon  
Weiach  
Wasterkingen  
Weiningen  
Winkel  
Winterthur  
Zell

# Thomas Kern, CEO Flughafen Zürich AG, im Interview

Der Flughafendirektor beantwortet die Fragen der «Rundschau» zur Abstimmung vom 27. November. Das Interview wurde schriftlich geführt.

*Interview: Peter Tilly*

«**Rundschau**»: Noch dieses Jahr kommen die «Behördeninitiative 2» und der Gegenvorschlag vor das Stimmvolk. Warum sind die Vorlagen so gefährlich für den Flughafen Zürich?

**Thomas Kern:** Sie sind gefährlich für die Region und die Schweiz, weil sie sich gegen den starken Wirtschaftsmotor Flughafen Zürich richten! Die Realisierungszeiten für Infrastrukturprojekte am Flughafen Zürich sind sehr lang. Von einer Volksabstimmung bis zur Fertigstellung können mehr als zehn Jahre vergehen. Vor diesem Hintergrund müssen wir heute schon für die Infrastruktur der nächsten zehn Jahre planen können. Kann sich eine Verkehrsdrehscheibe nicht mehr weiterentwickeln, besteht auch die Gefahr, dass sie für einen Hubcarrier nicht mehr interessant ist. Das würde die Schweizer Wirtschaft empfindlich treffen.

«**RS**»: Die Initianten wollen den Fluglärm einschränken und versuchen das über Bauverbote zu erreichen. Was muss bis zum Urnengang noch gemacht werden, um die Urnengänger von der Wichtigkeit und der Tragweite der Abstimmung zu überzeugen?

**T.K.:** Die Abstimmung ist unnötig. Die Stimmbevölkerung im Kanton Zürich hat gemäss Flughafengesetz immer ein Mitspracherecht bei einem Aus- oder Neubau von Pisten am Flughafen Zürich. Es muss uns zudem gelingen, möglichst viele Stimmbürgerinnen und Stimmbürger davon zu überzeugen, dass auch ihre Stimme zählt und es wichtig ist, dass sie an der Abstimmung teilnehmen. «Zweimal Nein heisst Ja zum Flughafen».

«**RS**»: In der Vergangenheit hat sich das Stimmvolk hinter den Flughafen gestellt. Dass die «Behördeninitiative» im Kantonsrat mit so grosser Mehrheit angenommen wurde, stimmt die Gegner der Initiative nachdenklich. Hat das «Nein» zur «Behördeninitiative 2» überhaupt noch eine Chance?

**T.K.:** Ja, wenn den Zürcherinnen und Zürchern klar wird, was auf dem Spiel steht. Der Flughafen Zürich ist eine Verkehrsdrehscheibe und ein Wirtschaftsmotor von nationaler Bedeutung. Eine solch wichtige Infrastruktur kann man nicht einfach für «gebaut» erklären. Die Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft wachsen stetig weiter. Letztendlich geht es aber um die Frage, wie viel Mobilität die Bevölkerung will. Sollte eine weitere Entwicklung der Pisteninfrastruktur unseres Flughafens verunmöglicht werden, stossen wir bald einmal an die Grenzen unserer Kapazität. Wer entscheidet dann, welche Flugbewegungen noch stattfinden sollen oder können, wenn die Kapazität immer enger wird? Vor diesem Hintergrund bin ich verhalten positiv, dass es uns gelingt, das richtige Abstimmungsresultat zu erzielen.

**«RS»:** Bis auf eine Ausnahme haben alle Kantonsräte aus den Flughafen-gemeinden quer durch die Parteienlandschaft der Behördeninitiative 2 zugestimmt. Gerade bei den bürgerlichen Politikern erstaunt dies sehr, betonen sie doch bei jeder Gelegenheit, wie wichtig der Flughafen für den Wirtschaftsraum Zürich sei. Ist das Wahlkampf oder stehen da ganz andere Interessen dahinter?

**T.K.:** Es ist leider so, dass viele Politiker rund um den Flughafen die vermeintlichen Interessen ihrer Wähler stärker gewichten als das langfristige Wohlergehen der ganzen Region. Im Herzen wissen aber alle Politiker, wie wichtig der Flughafen Zürich ist.

**«RS»:** Mit ihrem Ausspruch «Wer «Ja» sagt zum Flughafen Zürich stimmt zwei Mal «Nein!» haben sie den besten Abstimmungslogan bereits geliefert. Wie engagieren sie sich sonst noch im Abstimmungskampf?

**T.K.:** Ich werde jede Gelegenheit nutzen, bei Referaten oder Besuchen darauf hinzuweisen, dass sich eine nationale Verkehrsinfrastruktur wie der Flughafen Zürich auch in Zukunft entwickeln können muss. Auch platziere ich in Zeitungs- oder Fernsehinterviews immer wieder den Hinweis, dass zweimal «Nein» ein «Ja» für den Flughafen Zürich bedeutet. Nicht zu vergessen sind auch die rund 24000 Mitarbeitenden am Flughafen Zürich. Diese werden wir entsprechend informieren, damit sie als Botschafter des Flughafens Zürich die Bedeutung ihres Arbeitsplatzes nach aussen tragen können.

**«RS»:** Und wie können wir Piloten uns engagieren?



**T.K.:** Sie können ebenfalls in Ihrem Verwandten- und Bekanntenkreis «Werbung» für den Flughafen machen und aufzeigen, dass sich der grösste Schweizer Flughafen weiterhin entwickeln muss, um der steigenden Verkehrsnachfrage gerecht werden zu können. Und nochmals – die Abstimmung ist nicht nur schädlich, sie ist auch unnötig!

«RS»: Vielen Dank für das Interview. •



**Thomas E. Kern** war über 20 Jahre innerhalb der Globus-Gruppe tätig, der er von 2002 bis 2006 als CEO vorstand. An der Generalversammlung 2006 von Unique (Flughafen Zürich AG) wurde Thomas E. Kern in den Verwaltungsrat der Flughafenbetreiberin gewählt. Anlässlich der Ernennung zum CEO trat er mit sofortiger Wirkung von seinem Verwaltungsratsmandat zurück.

*(Quelle: Flughafen Zürich AG)*

# 180-Grad-Kehrtwende

**Der Flughafen Zürich bietet über 24 000 Personen einen Arbeitsplatz. Die grossen Bauprojekte am und um den Flughafen sichern aber auch weiteren Arbeitern der Baufirmen ihre Arbeitsstelle. Für uns Piloten ist der Ausbau des Docks B auffällig. Doch dies ist nicht das einzige bemerkenswerte Projekt.**

*Text: Tobias Mattle*

Auch wenn das Dock B von aussen schon beinahe betriebsbereit erscheint, benötigen die Baufirmen für den Innenausbau nochmals einige Monate. Erst im Dezember 2011 kann das Dock B dem Betrieb übergeben werden. Der Flughafen lässt sich die Neugestaltung des Docks B und den Bau des neuen Sicherheitskontrollgebäudes (SKG) einiges kosten. Das Gesamtvolumen für alle Anpassungen auf dem Flughafen Zürich, die unter dem Namen «Zürich 2010» laufen, beträgt 430 Millionen Schweizer Franken.

## **Ein neues Zeitalter**

Das Dock B wird nicht, wie man möglicherweise meint, aufgrund einer Kapazitätssteigerung neu konstruiert, sondern vielmehr, um die Schengen-Standards zu erfüllen und den Passagieren eine komfortablere Umsteigemöglichkeit zu bieten. Gemeinsam mit dem neuen SKG wird die Sicherheitskontrolle am Flughafen Zürich zentralisiert. «Am 1. Dezember 2011 findet am Flughafen Zürich in Bezug auf die Sicherheitsprozesse und den betrieblichen Ablauf für die Passagiere eine 180-Grad-Kehrtwende statt», lässt mich Stefan Conrad, COO der Flughafen Zürich AG, wissen. Und tatsächlich: Wer die Unterlagen des Projekts Zürich 2010 begutachtet, erkennt nach einiger Zeit, dass am Flughafen Zürich ein neues Zeitalter eingeleitet wird.

## **Aus alt wird neu**

Obwohl schon einige Zeit vergangen ist, können wir Piloten uns bestimmt noch an den Abriss des alten Fingerdocks B erinnern. Da die bestehende Stahlstruktur noch nutzbar war, konnte sie übernommen werden. Lediglich am Kopfende wurde ein Teil entfernt, um einen zweiten Taxiway für die Flugzeuge zu ermöglichen. Dadurch wird eine flexiblere Bewirtschaftung der C- und D-Standplätze erreicht. Das Dock B ist neu 250 Meter lang und 50 Meter breit. Insgesamt verfügt das neue Gebäude über zwei Etagen,

wobei jede Etage einer Zone zugeteilt ist: Non-Schengen im Geschoss 0, Schengen im Geschoss 1, und für die Flugenthusiasten und Flughafenbesucher wird es wieder möglich sein, das Fluggeschehen von der Dachterrasse aus zu verfolgen.

Je nach Anforderung können am Neubau mindestens sechs Wide-Body-Flugzeuge oder maximal neun Narrow-Body-Flugzeuge angedockt werden. Ergänzt werden diese Gates durch acht Bus-Gates, von denen aus die Non-Schengen-Passagiere vom Geschoss 0 zu den Vorfeldpositionen transportiert werden können. Ein Standplatz ist zudem so ausgelegt, dass auch ein Airbus 380 abgefertigt werden könnte.

### **Sicherheitskontrollgebäude**

Ein weiteres Grossprojekt am Flughafen Zürich wird zwischen Terminal 1 und dem Airside Center gebaut. Inmitten der bestehenden Infrastruktur wird ein mehrstöckiges Sicherheitsgebäude errichtet, in dem neu, abgesehen von den Transferpassagieren, alle Personen kontrolliert werden, die von Zürich aus abfliegen. Es stehen 26 sogenannte SIKO-Linien zur Verfügung, um die Passagiere und ihr Handgepäck zu kontrollieren. Die Herausforderung beim Bau des SKG liegt in dessen Lage. Da anders als beim Dock B keine direkte Anfahrt möglich ist, wird mit Zeitfenstern gearbeitet, in denen das gesamte Material herangeführt wird. Der Innenausbau orientiert sich stark am Dock B, sodass ein einheitliches Gesamtbild geschaffen wird und nur geringfügige Unterschiede zum Dock E und dem Airside Center auszumachen sind.

### **Unsichere Wartezeit**

Um die Umstellung am 1. Dezember 2011 am Flughafen Zürich zu verstehen, ist etwas Grundlagenwissen nötig. Der Flughafen wird demnach in einen sicherheitsgeprüften und einen nicht sicherheitsgeprüften Bereich unterteilt. Momentan ist der Prozess so, dass ein abfliegender Passagier aus Zürich nach dem Check-in und der Bordkartenkontrolle das Airside Center betritt und dort die Service- und Einkaufsmöglichkeiten benutzen kann. Nach einiger Verweilzeit begibt sich der Passagier zum Abfluggate. Dazwischen muss er die Sicherheitskontrollen durchlaufen. Passagiere, die an eine Non-Schengen-Destination reisen, durchlaufen vor der Sicherheitskontrolle noch die Passkontrolle. Bei Hochbetrieb können die Sicherheitskontrollen in gewissen Bereichen momentan überlastet sein, und die vom Flughafen Zürich vorgegebenen zehn Minuten Wartezeit an den Sicher-

heitskontrollen werden überschritten. Gleichzeitig können Kontrollstellen in einem anderen Gebäude kaum ausgelastet sein. Für die Passagiere am Flughafen Zürich ist es deshalb im Airside Center schwierig, abzuschätzen, wie viel Zeit sie einkalkulieren müssen. Viele Passagiere begeben sich daher direkt zur Passkontrolle beziehungsweise zu den Sicherheitskontrollen und verbringen danach relativ viel Wartezeit direkt bei den Gates, wo das Angebot nicht die gleiche Vielfältigkeit wie im grossflächigen Airside Center hat.

### **Der neue Weg**

Das Problem liegt demnach auf der Hand: Die dezentralisierten Sicherheitskontrollen sind für viele Passagiere unangenehm. Zudem kennt jeder Pilot das Problem, dass ein Passagier das gesamte Flugzeug aufhält, da er die Wartezeit an den Sicherheitskontrollen unterschätzt hat und deshalb nicht rechtzeitig beim Boarding erscheint.

Dies gehört ab dem 1. Dezember 2011 hoffentlich der Vergangenheit an. «Mit dem Wechsel auf das neue Sicherheitskonzept Ende Jahr wird das Reisen für die Passagiere am Flughafen Zürich nochmals deutlich vereinfacht. Bei laufendem Betrieb eine solche Umstellung zu bewerkstelligen, ist eine grosse Herausforderung. Aber es lohnt sich, da die Qualität am Flughafen Zürich dadurch enorm gesteigert wird», ist sich Conrad sicher.

Das neue Sicherheitskontrollgebäude markiert den Beginn der zentralisierten Sicherheitskontrolle. Direkt nach dem Check-in begibt sich der Passagier in dieses Gebäude. Sowohl das Check-in 1 wie auch das Check-in 2 werden über Korridore mit dem SKG verbunden. Auf zwei Ebenen werden die Passagiere hier kontrolliert und begeben sich danach in das Airside Center. Ab Dezember 2011 sind alle Passagiere im Airside Center bereits sicherheitskontrolliert und können dadurch bis kurz vor dem Boarding die Shopping-Möglichkeiten nützen. In Spitzenzeiten können zwei weitere Geschosse geöffnet werden, wodurch die maximale Wartezeit von zehn Minuten an der Sicherheitskontrolle nie überschritten werden sollte.

### **Gemischter Bereich**

Bisher sind die Neuerungen noch einfach zu verstehen. Abfliegende Passagiere mit Ausgangsflughafen Zürich werden direkt nach dem Check-in sicherheitskontrolliert. Doch was ist mit Passagieren, die Zürich nur als Transferflughafen benützen?

Bei dieser Frage werden Schengen- und Non-Schengen-Flüge unterschied-

den. Passagiere aus dem Schengen-Raum gelten bereits als sicherheitskontrolliert. Diese Passagiere begeben sich nach dem Flug in das Airside Center oder direkt zum Gate des weiterführenden Fluges.

Als Beispiel für einen Non-Schengen-Flug begeben wir uns an das Dock E. Direkt nach der Ankunft werden Non-Schengen-Passagiere, die innerhalb des Docks E auf einen Non-Schengen-Flug wechseln oder an eine Schengen-Destination weiterfliegen, sicherheitskontrolliert. Danach begeben sich die Passagiere mit einem Weiterflug am Dock E auf das Abflugeschoss und die Passagiere mit einem Weiterflug in ein Schengen-Land in die Skymetro. Diese bringt sie zur Einreisehalle, wo die Passkontrollen stattfinden. Dort reisen sie dann in den Schengen-Raum ein und begeben sich ins Airside Center, von wo aus sie alle Gates erreichen. Passagiere mit Zieldestination Zürich begeben sich ohne Sicherheitskontrolle in einen getrennten Bereich der Skymetro und kommen so zur Passkontrollhalle und von dort zur Gepäckausgabe.

Zusammengefasst müssen abfliegende Passagiere am Flughafen Zürich in jedem Fall sicherheitskontrolliert werden, sofern sie nicht bereits in einem Schengen-Land eine Sicherheitskontrolle durchlaufen haben. Non-Schengen-Passagiere müssen in jedem Fall eine Passkontrolle durchlaufen, sofern sie in den Schengen-Raum einreisen.

## **Dock B**

Nach einer ganzen Menge Sicherheits- und Passkontrolle ist es Zeit, sich das Dock B etwas genauer anzuschauen. Das Dock E ist ein reines Non-Schengen-Dock, das Dock A hingegen ein reines Schengen-Dock. Einen Mix hiervon stellt das neue Dock B dar. Wie bereits angetönt, wird das Geschoss 0 als Non-Schengen-Bereich und das Geschoss 1 als Schengen-Bereich genutzt. Am neuen Dock B können die Fluggastbrücken sowohl für Schengen-Flüge wie auch für Non-Schengen-Flüge benützt werden. Kommt das Flugzeug aus einem Schengen-Land wie beispielsweise Deutschland in Zürich an und erhält es einen Standplatz am neuen Dock B zugewiesen, so steigen die Passagiere in das Geschoss 1 aus und befinden sich auf der Schengen-Ebene. Ankommend aus einem Non-Schengen-Land hingegen, werden die Passagiere direkt nach dem Aussteigen über Rolltreppen in das untere Geschoss 0 gebracht. Entlang eines Aussenkorridors begeben sie sich dann zur Dockwurzel. Dort scheidet sich der Weg. Haben sie einen Anschlussflug direkt am Dock B, begeben sie sich durch die Sicherheitskontrolle in das Geschoss 0. Sie befinden sich also in einem sicherheits-

kontrollierten Non-Schengen-Bereich. Nach der Passkontrolle können diese Passagiere dann in das Geschoss 1 wechseln, wo die Schengen-Flüge abgefertigt werden.

Steigen die Passagiere in Zürich aus, begeben sie sich zur Einreisehalle, wo die Passkontrolle stattfindet, und von dort weiter zur Gepäckausgabe.

### **Erhöhter Komfort**

Das Dock B bietet neben einfacheren Umsteigemöglichkeiten für die Passagiere auch einen hohen Komfort. So erlauben die Glassfassaden und die Lichthöfe einen hohen Wohlfühleffekt. Diese beiden Massnahmen wirken der geringen Deckenhöhe im Geschoss 0 entgegen. In der Fachzeitschrift der Schweizer Baubranche, «Baublatt», wird Thorsten Nölle, Projektleiter am Dock B, zitiert: «Diese Massnahmen sollen einerseits die räumliche Qualität durch Tageslicht erhöhen und andererseits über vielfältige Blickbeziehungen eine gute Orientierung innerhalb des Gebäudes ermöglichen und zum Wohlbefinden der Passagiere beitragen.»

Die Abfertigungsgeschosse zeichnen sich durch zwei Zonen aus: Einen zentralen Wartebereich mit Gastronomie, Kommerz- und Informationsbereich sowie seitliche Erschliessungskorridore für das Ein- und Aussteigen der Passagiere. Ausserhalb des Hauptgebäudes fallen die markanten Vorfeldtürme auf, die wir bereits vom Dock E her kennen. Darin befinden sich die Versorgungsanlagen für Frischluft und Strom der Flugzeuge sowie die Fluchtwege für die Passagiere.

Die Glassfassaden bringen jedoch auch Schwierigkeiten bei der Klimatisierung mit sich. So wird das gesamte Gebäude in zwei Klimazonen eingeteilt: zum einen in die aussen liegende Pufferzone, die aufgrund der Sonneneinstrahlung und der Jahreszeiten einer unumgänglichen Temperaturschwankung unterliegt, sowie in die innere Klimazone, in der eine konstante Temperatur gehalten wird. Die Klimaregulierung erfolgt über einen variablen Volumenstrom, der auf die Anzahl Personen, die sich im Gebäude aufhalten, Rücksicht nimmt. Dadurch wird einerseits der Komfort erhöht und andererseits der Energieverbrauch verringert.

### **Der Flughafen wächst**

Die Speditionshalle im Bereich Fracht Ost konnte bereits im Juli an die Mieter übergeben werden. Damit wurde in extrem kurzer Zeit dringend benötigter Raum für die Logistikkonzerne bereitgestellt. Bei der Inbetriebnahme waren sowohl die vollständige Lagerhallenfläche von 8400 Quadratmetern

wie auch die Rampenfläche von 1000 Quadratmetern bereits vermietet.

Wer täglich mit dem Auto in das Parkhaus P6 fährt, wird bemerkt haben, dass mehrere Geschosse geschlossen sind. Zum einen werden diese Geschosse saniert, zum anderen erfährt das P6 eine Erweiterung. So wird das Parkhaus derzeit Richtung Süden pro Stockwerk um vier Parkreihen erweitert, wodurch die Kapazität um 1309 auf neu 4016 Parkplätze erhöht wird. Zudem ist auf längere Sicht geplant, das Parkhaus auch Richtung Osten auszubauen.

Ein weiteres Grossprojekt am Flughafen Zürich ist «The Circle». In Gehdistanz zum Terminal entsteht am Fusse des Butzenbühlhügels eine eigene Destination mit verschiedenen innovativen Dienstleistungen. Zum Angebot gehören unter anderem Hotelanlagen, Büroflächen und Veranstaltungsräume. Mit einer Gesamtfläche, die fünfmal derjenigen des Prime Tower in Zürich entspricht, entsteht eine der grössten Nutzflächen der Schweiz. Bis es aber so weit ist, vergehen noch einige Jahre. Eine erste Teiletappe soll voraussichtlich Ende 2017 fertiggestellt sein. •

Wem vor lauter Sicherheits- und Passkontrollen nach diesem Artikel der Kopf raucht, sei auf die Internetseite des Flughafen Zürichs verwiesen: [www.flughafen-zuerich.ch/zuerich2010](http://www.flughafen-zuerich.ch/zuerich2010).

Dort findet sich im Menü «Film Zürich 2010» ein computeranimierter Beitrag. Darin werden die neuen Prozesse im Detail erklärt und anhand einer schön gemachten Computeranimation erläutert. Das erleichtert das Verständnis der neuen Abläufe immens und bietet uns Piloten die Möglichkeit, den Betrieb am Flughafen Zürich besser zu verstehen.

# «Die Komplexität verringern»

Die Swiss wird in den kommenden Jahren stark wachsen. Ist der Flughafen Zürich in der Lage, mit diesem Wachstum Schritt zu halten? Stefan Conrad, COO der Flughafen Zürich AG, erklärt im folgenden Interview, welche Auswirkung der Ausbau hat und was die Zielsetzung des Flughafens für die kommenden Jahre ist.

*Interview: Tobias Mattle*

«**Rundschau**»: Am Flughafen Zürich wird viel gebaut. Ist der COO-Posten am Flughafen im Moment besonders fordernd?

Ja, aus zwei Gründen. Erstens werden die Betriebsprozesse auf Ende Jahr eine 180-Grad-Wende erfahren, und zweitens befinden wir uns in einer starken Wachstumsphase, die wir mit schwierigen Rahmenbedingungen vereinen müssen.

«**RS**»: Worin liegt die grösste Schwierigkeit für den operativen Betrieb beim aktuellen Ausbau?

**S.C.:** Wir stehen unter enormen Zeitdruck bei den Bauprojekten, die Einfluss auf den täglichen Flugbetrieb haben. Aufgrund der speziellen Situation am Flughafen Zürich sind wir natürlich auch an strenge bauliche Vorgaben gebunden, was uns die Arbeit auch nicht erleichtert. Hinzu kommt die Taxiway-Organisation, die immer mit mehreren Stellen koordiniert werden muss.

«**RS**»: Hat der Umbau Einfluss auf die Kapazität des Flughafens?

**S.C.:** Wenn von Kapazität gesprochen wird, muss man unterscheiden. Es gibt die Pistenkapazität, die Terminalkapazität und die Standplatzkapazität. Der Umbau hat in erster Linie Einfluss auf die Terminalkapazität, da die Prozesse umgestellt werden müssen und Teilbereiche des Flughafens durch bauliche Massnahmen nicht mehr genutzt werden können. Wir stellen aber fest, dass wir den Einfluss auf die Terminalkapazität sehr gering halten konnten. Allerdings wissen wir um das Problem der Spitzenzeiten, in denen die Check-in-Hallen sehr stark ausgelastet sind. Wir arbeiten intensiv an einer Verbesserung dieser Situation. Erreichen wollen wir dies nicht durch einen Ausbau, sondern durch die Verbesserung der Prozesse. Beispielsweise durch eine bessere Positionierung der Check-in-Automaten, eine idealere Verteilung des Passagierflusses sowie einen effizienteren Baggage-Drop-Off-Prozess.



«RS»: Bleibt nach Abschluss der Arbeiten die Kapazität am Flughafen also gleich?

S.C.: Auch hier kommt es wiederum auf die Kapazität an. Die Pistenkapazität ändert sich nicht, wogegen die Standplatzkapazität um sechs Wide-Body- beziehungsweise neun Narrow-Body-Standplätze wächst. Durch das neue Sicherheitskontrollgebäude wird auch die Terminalkapazität wachsen.

«RS»: Bezüglich Kapazität: Wo ist der Flughafen am stärksten im Wachstum beschränkt?

S.C.: Der Flughafen ist in erster Linie bei der Pisten- und der Standplatzkapazität am Limit. Allerdings sprechen wir hier nur von den Spitzenzeiten in der Mittags- und Nachmittagswelle. In diesen Zeiten ist einfach kein Platz mehr für zusätzliche Flugzeuge. Schon jetzt müssen Flugzeuge teilweise 15 Minuten auf einer Enteisungsposition auf einen freien Standplatz warten.

«RS»: Welche Möglichkeiten bieten sich dem Flughafen bei der Steuerung dieser Kapazitäten?

S.C.: Der Flughafen vergibt Slots. Damit sind nicht die Anflug-Slots der Flugkontrolle gemeint, sondern Landerechte am Flughafen Zürich. Damit steuern wir, wie viele Flugzeuge den Flughafen Zürich zu einer gewissen Zeit anfliegen dürfen. Diese Slots sind allerdings auf den Anflug beschränkt und haben keinen Einfluss auf die Standplätze. Das heisst, dass wir zwar die Anzahl Flüge im Gesamten kontrollieren, allerdings nicht die Standplatzvergabe. Als Beispiel sei hier ein Flugzeug genannt, das vor der Mittagswelle landet und erst nach der Mittagswelle wieder abfliegt. Dieses Flugzeug mindert zwar weder die Pisten- noch die Terminalkapazität in der Mittagszeit, sehr wohl aber die Standplatzkapazität. Wir arbeiten hier noch an einem Steuerungsmechanismus.

«RS»: Wie sieht das Wachstum anderer Airlines am Flughafen aus?

S.C.: Als Mitarbeitender bei der Swiss hat man möglicherweise das Gefühl, dass die Swiss überdurchschnittlich stark wächst. Wir am Flughafen verzeichnen aber ein starkes Wachstum auch ausserhalb der Swiss. Dieses Wachstum bezieht sich aber nicht auf die Anzahl Flüge, sondern auf das Passagieraufkommen. Zum einen sind die Flüge besser ausgelastet, zum anderen werden grössere Flugzeuge eingesetzt. So wächst das Passagieraufkommen überproportional zum sogenannten Air Traffic Volume.

«RS»: Gibt es Projekte, die den Betrieb am Flughafen Zürich vereinfachen? Gerüchteweise hört man im Flugbetrieb von der Wiedereinführung eines Swing-over-Verfahrens von der Piste 14 auf die Piste 16.

S.C.: Ganz allgemein kann ich sagen, dass es eine neue Zielsetzung ist, die Komplexität am gesamten Flughafen Zürich zu verringern. Am Beispiel des Swing-over-Verfahrens kann dies gut erklärt werden: Für die Piloten wäre ein Swing-over sehr willkommen, könnte doch die Rollzeit am Boden verkleinert werden, und dadurch wäre der Rollprozess am Boden vereinfacht. Ein Skyguide-Mitarbeiter hingegen muss bei einer Freigabe für einen Swing-over eine Vielzahl von Faktoren miteinbeziehen und überprüfen, was es für ihn deutlich komplexer macht. So haben zwei Interessengruppen unterschiedliche Ansprüche. Bei der einen steigt die Komplexität, wogegen der Prozess für eine andere Gruppe vereinfacht wird. Konkret kann ich zum Swing-over nur sagen, dass eine Arbeitsgruppe das Thema analysiert. Ob und wann dieser eingeführt wird, ist reine Spekulation.

«RS»: Neben dem Ausbau bei der Swiss International Airlines wird auch der Regionalbetrieb durch die Bombardier CSeries aufgestockt. Die Bombardier CSeries sind in der Abmessung jedoch beinahe gleich gross wie ein Airbus 319. Gibt es ein Konzept, wo die insgesamt 30 Flugzeuge der Regionalflotte in Zukunft stehen?

W.E.: Wir haben hierzu gemeinsam mit der Swiss bereits Konzepte erarbeitet. Auf den aktuellen H-, I- und F-Stands wird die Kapazität fast halbiert, da durch die grössere Abmessung der Bombardier CSeries nur noch die Hälfte der Standplätze benutzt werden könnte. Durch eine verbesserte Standplatzbewirtschaftung und einige Umstellungen am Flughafen sind wir zuversichtlich, dass bei der Einführung der Bombardier CSeries im Jahr 2014 eine zufriedenstellende Lösung vorhanden sein wird.

«RS»: Die Swiss kann also den Ausbau weiter vorantreiben, da der Flughafen mit dem Ausbau Schritt hält?

S.C.: Um der Swiss und dem Wirtschaftsstandort Zürich und weiter gefasst auch der Schweiz, eine gute Infrastruktur am Flughafen Zürich zu bieten, ist es wichtig, die Handlungsfreiheit des Flughafens nicht einzuschränken. Wir sind bereits jetzt der politisch am stärksten reglementierte Flughafen Europas und sind daher speziell gefordert, allen Anspruchsgruppen gerecht zu werden. Sowohl die Behördeninitiative wie der Gegenvorschlag des Vereins «Flugschneise Süd - Nein» würden die Handlungsfreiheit des Flughafens

Zürich weiter massiv einschränken. Zudem sind diese Initiativen unnötig, da bereits heute jede Änderung am Pistensystem nur durch eine Volksabstimmung beschlossen werden kann.

«RS»: Herr Conrad, ich bedanke mich für das interessante Gespräch. •



Für die meisten Swiss-Piloten ist **Stefan Conrad** wohlbekannt. Als Captain und Instruktor war er auf der MD-80 sowie der gesamten AirbusFlotte bei der Swissair und später bei der Swiss aktiv. Von 2001 bis 2004 war er als Vice President Operations der Swiss Aviation Training in der Geschäftsleitung tätig. Im Sommer 2010 hat er von der Swiss zur Flughafen AG gewechselt und hat dort momentan die Position des Chief Operation Officer inne.

# Wertschöpfung durch Wertschätzung

**Wer ein ausgeprägtes Selbstwertgefühl hat, kann sich und andere wertschätzen. Da sind im Besonderen die Führungskräfte gefordert. Gelingt es ihnen, die Mitarbeiter in einer wertschätzenden Grundhaltung zur Leistung zu animieren, wird deren Wertschöpfung steigen.**

*Text: Jürg Ledermann*

Ein Arbeitnehmer, der an einem tollen Arbeitsplatz – einem «Great Place to Work» ([www.greatplacetowork.com](http://www.greatplacetowork.com)) – angestellt ist, schildert die Verhältnisse so: «Dieses Unternehmen ist hauptsächlich um die Menschen, die hier arbeiten, besorgt. Klar sind wir im Geschäft, um Geld zu machen, aber die Menschen kommen hier vor dem Gewinn. Das Unternehmen kümmert sich zuerst um seine Mitarbeiter, und im Gegenzug kümmern sich die Mitarbeiter um die Gewinne.» «Ist ja klar!», werden viele Arbeitnehmer sagen. Wenn ein Mitarbeiter Wertschätzung erfährt, setzt er sich auch für das Unternehmen ein, womit die Wertschöpfung steigt.

Arbeitgeber reagieren beim Begriff «Wertschätzung» häufig zurückhaltend, denn der Umgang mit diesem Thema ist nicht einfach. Meistens taucht er in den Medien auf, wenn Missstände am Arbeitsplatz angeprangert werden. «Wir brauchen die nötige Wertschätzung für die Arbeit und Respekt für die Menschen, die sie ausführen», war im «Blick» am 27.6.2011 im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen des Putzpersonals zu lesen. «Zum einen fehlt ihnen die Anerkennung ihrer Arbeit. Da sagt ja niemand danke, kaum einer nimmt ihren Einsatz überhaupt wahr ... Fehlende Wertschätzung und mangelnder Einfluss auf die eigenen Arbeitsbedingungen sind zwei der drei Hauptauslöser eines Burnouts», lautet das Fazit im «NZZ Folio» Nummer 2/11 über das Schicksal vieler Hausfrauen.

Das Thema ist aber nicht nur in Dienstleistungssektoren anzutreffen, in denen sich Menschen eher im Verborgenen um die grundsätzlichen Bedürfnisse der Gesellschaft kümmern. Auch die Assistenzärzte haben mehrmals auf sich aufmerksam gemacht. Im «NZZ Folio» Nummer 6/10 bemängelten sie «... die geringe Wertschätzung durch die Vorgesetzten. Assistenzärzte machen rund 50 Prozent aller Spitalärzte aus, sie erbringen einen wesentlichen Teil der Grundversorgung. Trotzdem gelten sie als Ärzte dritter Klasse, als Diener in Weiss».

## Mehr als Anerkennung und Lob

Der Begriff «Wertschätzung» ist nicht einfach zu erfassen und öffnet ein Definitionsspektrum, das über die übliche Anerkennung und das Lob hinausgeht. Nicht die Bewertung einer Handlung oder das Ergebnis eines Arbeitsprozesses stehen im Mittelpunkt, sondern der Mensch als solcher – und im weiteren Sinn die Umwelt. Die Diskussion dreht sich nicht um die Beurteilung von Verhaltensweisen, sondern zunächst um das Akzeptieren von Bestehendem. Barbara von Meibom, Professorin für Politik- und Kommunikationswissenschaft an der Universität Duisburg-Essen, definiert diese Haltung in ihrem Buch «Wertschätzung – Wege zum Frieden mit der inneren und äusseren Natur» (Kösel, 2006) wie folgt: «Es ist die Haltung der Wertschätzung – und zwar im Sinne einer Grundhaltung. Es ist eine Haltung, die gründet, die den Grund legt, die Grundlagen schafft ... In einer Haltung der Wertschätzung bin ich grundsätzlich erst einmal bereit zu akzeptieren, dass das, was ist, tatsächlich wirklich ist: Es bestimmt mich, meinen Alltag, meine Lebenssituation. Statt gegen das, was ist, anzukämpfen, es zu kritisieren, zu leugnen, zu verdrängen oder auf eine andere Weise die Augen vor der Realität zu verschliessen, stelle ich mich ihr. Ich bin offen dafür, sie nicht nur wahrzunehmen, sondern sie für-wahr-zu-nehmen.» Es gehe darum, meint von Meibom, die Realität in der Haltung der Wertschätzung zu würdigen, sie als gegeben zu akzeptieren und sich ihr zu stellen.

## Selbstwertgefühl

Wenn von Wertschätzung die Rede ist, ist also zunächst jeder Einzelne gefordert. So wie wir in den CRM-Kursen gelernt haben, auf ein persönliches Feedback nicht abwehrend und mit einer Rechtfertigung zu reagieren, geht es auch beim Thema Wertschätzung darum, die Umwelt, so wie wir sie erfahren, zu akzeptieren und uns im Stillen unsere Gedanken darüber zu machen. Es bedeutet, nicht, wie von Meibom weiter ausführt, einfach die Hände in den Schooss zu legen und fatalistisch hinzunehmen, was komme. Es gehe darum, mit sich und der Umwelt ins Reine zu kommen. Somit können wir die Energie von Schuld, Scham, Verdrängung, Verleugnung oder Nicht-wissen-Wollen abziehen und für die Gestaltung der Zukunft einsetzen, so von Meibom.

Das Verarbeiten eines unangenehmen Feedbacks oder beispielsweise das Akzeptieren des Swissair-Groundings und dessen Folgen brauchen eine gehörige Portion Standfestigkeit. Die Realität entwickelt und präsentiert sich uns nicht immer so, wie wir uns das wünschen. Um damit klarzukommen, um diesem Gegenwind trotzen zu können, benötigen wir eine stabile

Grundlage, ein sicheres Fundament. Mit der Besinnung auf unsere inneren Werte, mit der Wertschätzung dessen, was wir sind, werden wir stärker. Indem wir unseren eigenen Wert schätzen – also unser Selbstwertgefühl –, können wir eine innere Ruhe und ein Selbstvertrauen entwickeln, das uns die Realität leichter aushalten lässt. Gerade in der heutigen schnelllebigen Zeit jagt eine Katastrophenmeldung die nächste. Wir unterliegen auch dem ständigen Druck, uns mit Neuem auseinandersetzen und Neues lernen zu müssen. Ein starkes Selbstwertgefühl lässt uns dabei die nötige Ruhe bewahren, damit wir von diesen äusseren Kräften nicht hin- und hergerissen werden. Dazu meint von Meibom: «Wenn Menschen diese Ruhe mitbringen, vergleichen wir sie mit dem <Fels in der Brandung>. Wenn ein Wirtschaftsunternehmen auf ökonomische Turbulenzen ohne Aufgeregtheit reagiert und sich mit Bedacht neu ausrichtet, nutzen wir das Bild eines Schiffes, das sicher durch gefährliche Gewässer gesteuert wird.»

### **Wurzeln in der Kindheit**

Ein gut ausgeprägtes Selbstwertgefühl ist das Ergebnis einer gesunden Persönlichkeitsentwicklung. Dafür ist es wichtig, dass wir gerade in der Kinder- oder Jugendzeit eine Wertschätzung erfahren, die nicht an Bedingungen geknüpft ist. Idealerweise wird ein Kind in seiner Entwicklung liebevoll unterstützt, und es kann sein Anlagen entwickeln und ausleben. Das gelingt aber nicht immer. Oft schlummern Anlagen unbewusst, oder andere, die mit viel Energie nach aussen drängen, werden abgelehnt, unterbunden oder gar bekämpft. So kann es kommen, dass wir Kräfte in uns haben, die wir seit jeher kontrollieren oder bekämpfen müssen. Begegnen wir ihnen dann bei Mitmenschen, «so lehnen wir sie genauso ab wie in uns selbst. Was wir uns selbst nicht erlauben, wollen wir auch anderen nicht zugestehen», führt von Meibom weiter aus.

In dieser Situation hilft es uns, wenn wir ein Bewusstsein dafür entwickeln, wie unsere Anlagen mit unserer Umwelt zusammenspielen. «Die Fähigkeit zu einer wertschätzenden Haltung entwickelt sich daraus, welche Sichtweise ein Mensch in dem Zusammenspiel von persönlichen Anlagen und den Erfahrungen entwickelt, die er in seinem Umfeld macht», erläutert von Meibom.

Thomas Bartscher, Professor für Human-Resources-Management, Organisations- und Dienstleistungsmanagement an der Hochschule Deggendorf, verdeutlicht: «Die fehlende persönliche Wertschätzung ist häufig die Ursache dafür, andere Menschen ebenfalls nicht wertzuschätzen ... Wertschätzung

muss bei mir selbst beginnen. Erst muss ich mich selbst wertschätzen, dann wird es mir leichter fallen, andere wertzuschätzen.»

### **Führungskräfte im Rampenlicht**

Führungskräfte sind in dieser Beziehung speziell gefordert. Sie stehen nicht selten unter dem Druck, ihre eigenen Werte und ihr Selbstwertgefühl zu verleugnen, um sich der gängigen Managementkultur in einem Unternehmen zu unterwerfen. Sie laufen dabei Gefahr, die Achtung (Wertschätzung) vor sich selbst und auch gegenüber anderen Menschen zu verlieren. «Sie wären letztlich nicht Führungskraft geworden, wenn sie nicht bereit und willens gewesen wären, sich den geltenden Karriere-Anforderungen zu unterwerfen», so Bartscher.

Bernhard A. Grimm, Sachbuchautor, Dozent und Referent, untermauert diese These in seinem Vortrag mit dem Titel «Führen bedeutet Dienen» mit deutlichen Worten: «Die Erfahrung lehrt, dass vielfach Menschen, die nach ihrer sozial-hierarchischen Einstufung Führungskräfte sind, selbst noch stark der Führung bedürfen.» Zumindest bedürften sie jener Selbstreflexion, «die sie zur Einsicht zu bringen vermag, dass fachliche Kompetenz und die erlangte Sprosse auf der Karriereleiter sie keineswegs wie automatisch und selbstverständlich zur Menschenführung befähigt. Anders gesagt: Nicht ein jeder, der im Unternehmen in der vordersten Riege steht, ist auch schon menschlich reif genug, ein Führender zu sein.»

Jedoch können nur Menschen mit einem ausgeprägten Selbstwertgefühl wahrhaft autonome und wertschätzende Persönlichkeiten sein. Grimm erklärt, dass sie dies nur deshalb tun könnten, «weil ihnen ihr Selbstwertgefühl einen hohen Grad an innerer Unabhängigkeit garantiert und sie vor dem nagenden Zwang bewahrt, ihre Umgebung ständig um Akzeptanz zu bitten». Wer Karriere macht, um sein unterentwickeltes Selbstwertgefühl stets von aussen bestätigen lassen zu müssen, ist am falschen Platz und schadet dem Unternehmen mehr, als er ihm nützt.

Grimm versteht Führen als Menschenführung, also nicht als Leiten im Sinne von Strukturieren sachlicher Abläufe. Vielmehr sei solches Führen ein bewusstes kommunikatives Handeln, also ein beabsichtigtes, gewolltes und zielgerichtetes Einflussnehmen auf einen einzelnen Menschen oder auf eine Gruppe von Menschen. Führungskräfte wirken somit auf das Leistungsverhalten der Mitarbeiter ein.

Wenn Mitarbeiter nur ein eingeschränktes Leistungsverhalten zeigen oder nicht bereit sind, ihre Leistungspotenziale einzubringen, dann lassen sich

laut Bartscher in Untersuchungen stets die gleichen Mängel in der Führungsarbeit finden: Fehlende Toleranz (gegenüber Andersartigkeit), fehlender Respekt, mangelndes Einfühlungsvermögen, mangelnde Beachtung und fehlende Freundlichkeit, um nur einige zu nennen. Die Führungskultur der Organisation oder das Führungsverhalten der Vorgesetzten ist dann nicht wertschätzend, oder es ist wertschätzend gemeint, wird von den Mitarbeitern aber nicht so wahrgenommen.

### **Immaterielle Wertschöpfung**

Wenn sich Mitarbeiter nicht mehr voll für das Unternehmen einsetzen, wird die Wertschöpfung – also die Vermehrung von Eigentum und/oder die Erwirtschaftung einer Rendite – eines Unternehmens früher oder später sinken. Dann werden sich Qualitätsmängel oder Ausfälle in der Produktion einstellen, oder eine schlechtere Dienstleistung wird die Kundenzufriedenheit sinken lassen. Auch von Meibom sieht hier einen klaren Zusammenhang und spricht von materieller und immaterieller Wertschöpfung. Die materielle Wertschöpfung lässt sich leicht in Zahlen fassen, die immaterielle dagegen ist schwer zu berechnen. Dennoch kann kein Unternehmen darauf verzichten. Ein Investor beteiligt sich beispielsweise nicht nur wegen der wichtigen finanziellen Parameter an einem Projekt. Er will auch Vertrauen in den Standort haben können. Das heisst, dass er auch die politische und soziale Sicherheit, die Toleranz und Lernoffenheit der Menschen beurteilt und dass er gut ausgebildete Arbeitskräfte und eine intakte Umwelt möchte. Alle diese Faktoren sind laut von Meibom Ergebnis und Ausdruck immaterieller Wertschöpfung.

In einer Unternehmung sind die Indikatoren für die immaterielle Wertschöpfung zum Beispiel der Krankheitsstand und die Fluktuation, Mitarbeiterzufriedenheit, Teamgeist, Innovationsfähigkeit, Leistungsfreude und Leistungsbereitschaft oder das Betriebsklima und das Image des Unternehmens nach innen und aussen. Wenn ein Unternehmen diese Faktoren nicht genügend berücksichtigt, gerät es nach der Theorie der Balanced Score Card aus dem Gleichgewicht. Es verliert sein Wertschöpfungspotenzial und muss erheblich nachbessern, um erneut eine Balance herstellen zu können. Erst dann kann es zum wirtschaftlichen Erfolg zurückkehren.

### **Wichtige Rolle der «Kümmerer»**

Organisationsentwickler aus Kalifornien verglichen den jährlichen Verlauf der Natur mit den Herausforderungen an eine Unternehmung und deren



Führungskräfte. Im Frühling schießen die Pflanzen aus der Erde, und die Natur ist ungestüm und im Aufbruch. Auf der menschlichen Seite entsprechen dem Inspiration, Kreativität, Unbekümmertheit und Innovationsfähigkeit. Im Sommer ist Wachstum angesagt: Die Pflanzen beginnen zu reifen und entwickeln Früchte, die geerntet werden können. Auf der menschlichen Ebene sind hier diejenigen zu finden, die in der Lage sind, Ideen zu verwirklichen und Ergebnisse zu erzielen. Laut von Meibom ist dies die Sphäre der Pragmatiker und Krieger. Im Herbst ist die Ernte eingefahren. Jetzt werden die Vorbereitungen für den nächsten Wachstumszyklus getroffen. Hier sind die Menschen zu finden, die für die Pflege und den Erhalt zuständig sind: die «Kümmerer», ohne die keine Angelegenheit zu einem guten Abschluss gebracht werden kann. Es sind die Personalentwickler, Kundendienstleister und Berater, die sich um den laufenden Betrieb kümmern. Sie sorgen für das Wohl der Menschen, um das Miteinander und um die Zufriedenheit.

### **Die Swiss soll sich kümmern**

Die Swiss sieht sich nun in einer ähnlichen Phase. Nach ihrer stürmischen Entwicklung und den guten Ergebnissen in den Jahren 2009 und 2010 möchte sie für die Herausforderung der nächsten Jahre fit bleiben. Sie besinnt sich auf die inneren Werte eines Dienstleistungsbetriebs. Die Haltung gegenüber den Kunden und den Mitarbeitenden wird thematisiert, denn Menschen sind zentral in diesem Geschäft.

Es wäre also an der Zeit, sich um die Mitarbeiter zu kümmern – sich ihnen ganz bewusst und wertschätzend zu widmen. Denn das Unternehmen ist in menschlicher Hinsicht unter dem ständigen Kostendruck in Schieflage geraten. Ein Indikator dafür könnte der Ausfall eines Fluges im Juni gewesen sein. Es kann auf Aussenstationen passieren, dass ein Flug gestrichen werden muss, weil für einen erkrankten Kollegen innert nützlicher Frist kein Ersatzpilot zur Verfügung steht. Wenn so etwas aber an der Heimbasis passiert, sei das gemäss dem Luftfahrtexperten Cord Schellenberg «schon sehr peinlich». Da müsste es eigentlich gelingen, jemanden aufzutreiben, der einspringt. Natürlich brauche es dafür ein aussergewöhnliches Engagement der Angestellten. «Doch wenn die Stimmung in der Belegschaft gut ist, klappt das üblicherweise», meinte Cord Schellenberg im «Tages Anzeiger» vom 27.6.2011.

### **Zeit für offene Ohren**

Wenn es also an der Zeit sein soll, die Mitarbeitenden vermehrt in den Focus zu rücken, dann benötigen die Führungskräfte auch mehr Zeit für diese Auf-

gabe. Auf den Bussenstreik der Zürcher Polizei und den Aufruhr bei den Zürcher Tramführern angesprochen, rät der Jurist und Verwaltungsspezialist Benno Schnüriger in der «NZZ» vom 13.5.2011: «Es braucht eine neue Führungskultur ... Führung muss von den Vorgesetzten als Aufgabe wahrgenommen werden, und sie müssen dafür genügend Zeit einsetzen können.»

Wir benötigen dazu also nicht Projektmanager, die die Person hinter der Arbeitskraft übersehen, und den Menschen, wie im mechanistischen Weltbild üblich, auf eine austauschbare Ressource reduzieren. Wir benötigen Persönlichkeiten, die Menschenführung als Aufgabe wahrnehmen und Zeit dafür haben.

Menschenführung sei im Wesentlichen Kommunikation, meint Grimm und fährt fort: «Wirkliche Kommunikation ist jedoch ein Verständigungsprozess. Und der beginnt beim Zuhören.» Grimm sieht Zuhören als Herausforderung an, weil es Geduld braucht, bis zum Ende schweigend zuzuhören und dem Partner nicht bei nächstbesten Gelegenheit ins Wort zu fallen, um die eigene Sicht der Dinge anzubringen. Zuhören heisst, dem Gegenüber vorbehaltlos zu begegnen, damit er so sein kann, wie er ist. Niemand will sich gleich mit mehr oder minder gut gemeinten Ratschlägen, Kritiken oder Kommentaren auseinandersetzen oder sich vor ihnen schützen müssen, so von Meibom.

Wenn einem «das Gehör geschenkt wird», dann wird das, wie es in der volkstümlichen Redewendung zum Ausdruck kommt, als wertschätzend empfunden. Wenn hingegen aus Zeitmangel die persönlichen Final-Gespräche für First Officer gestrichen und von einer Massenveranstaltung ersetzt werden, so ist das ein Schritt in die falsche Richtung. «Wo das Hören verkümmert, tritt allmählich Distanz ein», so Grimm.

Unsere Führungscrew steht vor der Herausforderung, sich in der Reorganisation mehr Zeit für ihre eigentliche Aufgabe – die Menschenführung – zu nehmen. Sie muss zur Einsicht gelangen, dass es eine neue Führungskultur benötigt, um die immateriellen Werte in der Organisation zu fördern. Nur so werden sich die innerbetrieblichen Reibungsverluste verringern und die Wertschöpfung steigern lassen. Von einem «Great Place to Work» sind wir noch ein grosses Stück entfernt. •

# Der authentische Geschmack

**Gate Gourmet ist für das Catering der Swiss an der Homebase in Zürich zuständig. In dieser Funktion übernimmt sie auch die Lieferung der Crew-Mahlzeiten. Doch nicht alles, was wir an Bord essen, wird in Zürich hergestellt. Nur wer zu den Business und First Class Meals greift, kann sich sicher sein, dass diese in der Schweiz produziert wurden.**

*Text: Tobias Mattle*

Für einige ist es eine Nebensächlichkei, für andere die schönste Sache der Welt: Essen. Speis und Trank geben immer auch zu Diskussionen Anlass. So auch auf 37000 Fuss Höhe, wenn der orientalische Duft Indiens oder die frische Brise Italiens die Piloten von kulinarischen Höhenflügen träumen lassen. Auch wenn die Darbietung des Chicken Curry und der Gemüse-Lasagne in zwei Aluschalen diese Träume platzen lässt, kommen die Essen bei den meisten Flight Crews gut an.

Viele Flight Attendants und Piloten durften bei Gate Gourmet zwecks Ausbildung bereits hinter die Kulissen schauen. Dass Gate Gourmet am Flughafen Zürich pro Tag rund 45000 Mahlzeiten (davon 35000 für die Swiss) ausliefert, sehen die Besucher dem überschaubaren Betrieb kaum an. Nirgends sind Fließbänder installiert, und abgesehen von den Wasserflaschen in der Warenannahme deutet nicht viel darauf hin, dass der Besucher hier in einem Nahrungsmittelgrossbetrieb steht.

## **Gate Gourmet Facts**

Gate Gourmet ist eine von über zehn Firmen im Gategroup-Konzern. Das Unternehmen zeichnet aber nicht nur für das Catering von Flugzeugen verantwortlich, sondern ist vielerorts auch zuständig für den Bordverkauf oder die Auswahl von Komfortartikeln. Selbst Anlagebewirtschaftung oder die Gestaltung von Airline Lounges wird von Firmen innerhalb der gategroup übernommen. Weltweit ist der Konzern auf sechs Kontinenten zu finden und in über 36 Ländern vertreten. In der Schweiz ist die Tochterfirma Gate Gourmet an den Standorten Zürich, Genf und Basel stationiert. Alleine in Zürich setzen 640 Vollzeitbeschäftigte alles daran, jeden Tag aufs Neue Qualitätsmahlzeiten zuzubereiten. In durchschnittlich 8 bis 15 Minuten werden die Essen mit 63 Lastwagen zu den verschiedenen Fliegern gebracht.

Die Crews sollten sich bewusst sein, dass ein Anruf bei Gate Gourmet mit der Nachfrage nach einer Mahlzeit zwar so schnell wie möglich bearbeitet wird, die Mitarbeiter aber nicht zaubern können. So wird die Bestellung entgegengenommen und die Mahlzeit sofort auf das nächste freie Auto geladen. Der Lieferant fährt mit dem Auto zum Tor 101 und durchläuft dort die Sicherheitskontrolle, genauso wie die Crews im OPC: aussteigen, Metallgegenstände ablegen, Badge vorweisen, Auto kontrollieren, einsteigen und weiter zum Flugzeug fahren. Es ist daher verständlich, dass es teilweise mehr als zehn Minuten dauert, bis eine Mahlzeit in dem Flugzeug ist. «Obwohl der Zugang zum Gate-Gourmet-Gebäude ebenfalls gesichert ist, befindet sich unsere Produktion nicht auf dem Sicherheitsgelände des Flughafens», beschreibt Philipp Diener, Sales Director Switzerland, die Situation. Es scheint für den Flughafen einfacher zu sein, die Lastwagen von Gate Gourmet jeden Tag Dutzende Male zu kontrollieren als einen Kontrollpunkt vor das Gate-Gourmet-Gebäude zu legen und die grossen Lastwagen, die täglich die Ware abliefern, einem Sicherheitscheck zu unterziehen.

### **Unsere tägliche Mahlzeit**

Die Crew Meals werden an zwei unterschiedlichen Standorten hergestellt: In Zürich, Genf und Basel wird das gesamte Catering für die First- und Business-Class-Passagiere produziert. Da auf der Langstrecke ebenfalls Business Class Meals geladen werden, ist klar, dass diese aus Schweizer Produktion stammen. Die warmen Mahlzeiten für die Economy Class und damit auch die Crew Meals auf der Kurzstrecke werden in Deutschland eingekauft und zweimal wöchentlich in Zürich angeliefert.

Der Cateringbetrieb in Zürich ist in verschiedene Bereiche unterteilt. In einem Teil des weitläufigen Gebäudes sind Mitarbeiter für die Beschaffung der Waren aus den unterschiedlichen Lagern zuständig, andere kochen, waschen und schneiden die Zutaten, und wieder andere stellen die Mahlzeiten dann aus den unterschiedlichen Komponenten zusammen. Jeder Tag der Woche ist durch eine Farbe gekennzeichnet. Der Montag ist beispielsweise blau, der Dienstag gelb und der Mittwoch rot. Alle Zutaten und Mahlzeiten werden mit der jeweiligen Farbe dem Tag zugeordnet, um das Herstellungsdatum festzuhalten. Dadurch wird gewährleistet, dass nur frische Ware die Hallen von Gate Gourmet in Richtung Flugzeug verlässt. «Die Essen für die Gäste in der First und der Business Class werden spätestens einen Tag nach der Herstellung in dem Flugzeug serviert», so Diener. Und was für die First- und die Busi-

ness-Class-Passagiere gilt, gilt auch für die Crews, da sie die gleichen Mahlzeiten zu sich nehmen.

Zweimal pro Woche bringt ein Lastwagen die tiefgefrorenen Mahlzeiten der Economy Class nach Zürich zu Gate Gourmet. «Wir stellen hohe Anforderungen an die Qualität und kontrollieren diese auch regelmässig mit Gate Gourmet zusammen», sagt Samuel Rechsteiner, Crew Meal Coordinator bei der Swiss.

## **Beladung**

Der hauptsächliche Unterschied zwischen der Kurz- und der Langstrecke liegt aber nicht in der Qualität der Speisen, sondern im unterschiedlichen Angebot je nach Länge der Flüge. Während auf der Langstrecke oftmals mehrere Mahlzeiten serviert werden, muss die Crew-Schublade auf der Kurzstrecke nur für einen Tagesabschnitt ausreichen. Und diese sind klar definiert. Der Tag wird kulinarisch in Breakfast, Lunch, Dinner und Snack unterteilt. Massgebend für die Beladung ist die Startzeit (STD). Liegt diese zwischen 6 und 9.29 Uhr, so wird die Breakfast-Crew-Schublade mit Joghurt, kaltem Fleisch, Käse und Brötchen geladen. Von 9.30 bis 14.59 Uhr ist bei Gate Gourmet Mittagszeit. Bei einer geplanten Abflugzeit in diesem Zeitfenster darf man sich auf ein warmes Essen freuen.

Vom Mittagessen geht es direkt weiter zum Abendessen. Die Dinner Time liegt zwischen 15 und 18.59 Uhr. Auch während dieser Zeit gibt es warme Mahlzeiten an Bord. Und wer spätabends noch unterwegs ist, erhält ab 19 Uhr einen Snack: Sandwiches, Joghurt und etwas Süsses.

Diese Schwarz-weiss-Abgrenzung zwischen den Mahlzeiten mag manchmal etwas seltsam erscheinen – beispielsweise, wenn auf einem St.-Petersburg-Flug, der um 9.15 Uhr startet, aber erst um 16.20 Uhr wieder in Zürich landet, nur ein Frühstück geladen ist. Deshalb gibt es die Ausnahmeliste. Wenn bei Gate Gourmet die Crew-Schublade geladen wird, überprüfen die Mitarbeiter, ob der Flug auf der Ausnahmeliste steht, wodurch beispielsweise beim St.-Petersburg-Flug warme Essen geladen werden können. Auch kurzfristige Umstellungen bei Flugzeugtypen fordern den Mitarbeitern von Gate Gourmet ein hohes Mass an Flexibilität ab.

## **Echt schweizerisch**

Jedes Land hat seine eigene Küche: Pizza in Italien, Fondue in der Schweiz, Wiener Schnitzel in Österreich. Doch selbst wenn es nicht um Spezialitäten geht, hat jedes Land beim Essen ganz eigene Geschmacksvorlieben. Das Brot

schmeckt in Deutschland anders als hierzulande, und Pommes Frites haben in jedem Land ihre Eigenheiten. Damit der Kunde sich an Bord eines Swiss-Flugzeugs auch in der Schweiz wähnt, muss der Geschmack der Mahlzeiten dieses Gefühl hervorrufen.

«Unsere Frischeprodukte stammen aus dem Zürcher Unterland, und auch die Milchprodukte haben ihren Ursprung in der Schweiz», so Diener. Er betont auch, dass es ein grosses Anliegen von Gate Gourmet ist, die Produkte in nachhaltig produzierenden Betrieben einzukaufen.

Auch in der Economy Class wird versucht, den Schweizer Geschmack zu treffen. Der Hersteller der Economy Class Meals in Deutschland kauft deshalb beispielsweise die Teigwaren in der Schweiz ein und würzt die Mahlzeiten mit typisch schweizerischen Produkten wie Aromat. Die Swiss und Gate Gourmet machen neben dem Geschmack aber auch Auflagen bezüglich des Aussehens, der Ethik, Hygiene und des Gewichts.

Gate Gourmet ist besonders stolz darauf, dass in keiner Mahlzeit Haltbarkeitsmacher enthalten sind. Nicht nur bei den Mahlzeiten in der First und der Business Class verzichtet man auf solche Zusatzstoffe, sondern auch die Economy-Class-Mahlzeiten sind völlig frei davon. Damit die Economy-Class-Essen und die Crew-Mahlzeiten trotzdem auch einige Zeit später noch gegessen werden können, werden sie tiefgefroren. Deshalb heissen die Hot Meals, wie wir sie in dem Flugzeug nennen, bei Gate Gourmet «Frozen Meals».

### **Immer etwas Neues**

«Theoretisch ist es als Besatzungsmitglied möglich, auf der Kurzstrecke eine Sechstages-Rotation zu fliegen und nie die gleichen Mahlzeiten zu essen», so Rechsteiner. Die Rechnung dazu: In einem Sechstage-Zyklus kommen an den geraden Daten drei verschiedene Crew-Essen in die Crew-Schublade, während an ungeraden Daten drei andere Mahlzeiten den Weg in das Flugzeug finden. An zwei aufeinanderfolgenden Tagen ist also nie das gleiche Angebot an Bord, und über die sechs Tage werden der Crew sechs unterschiedliche Crew-Essen angeboten.

Das aktuelle Sortiment für die Crews umfasst 23 verschiedene Mahlzeiten, die gleichzeitig mit dem Menu Cycle der Passagiere geändert werden können. «Es gibt gewisse Crew-Essen, die aufgrund der Beliebtheit nie aus dem Angebot genommen werden, weshalb nicht alle drei Monate ein völlig neues Sortiment entsteht», sagt Rechsteiner.

Wenn der Menu Cycle nach drei Monaten um ist, werden auch die Crew-Mahlzeiten neu ausgewählt. Dann kann aus einer Art Satzbaukasten ein

neues Menü zusammengestellt werden. «Eine völlige Neukreation ist eigentlich nicht möglich, da die Stückzahlen für die Besatzungen zu klein wären. Deshalb setzen wir aus dem bestehenden Angebot etwas Neues zusammen», erklärt Diener.

## **Gesundheit**

Doch sind diese Mahlzeiten auch gesund? Beim Öffnen der Crew Meals auf der Kurzstrecke kommt teilweise das Gefühl auf, dass doch etwas viel Öl hineingeraten ist. «Da die Geschmacksnerven im Flugzeug anders reagieren, müssen wir bei der Zubereitung auf gewisse Tricks zurückgreifen. Wir würzen beispielsweise etwas stärker oder braten Fleisch etwas länger an, um den Geschmack zu intensivieren», so Diener. Trotzdem ist Gate Gourmet davon überzeugt, dass das Essen ausgewogen ist. Besonders bei den Mahlzeiten, die in Zürich zubereitet werden, ist die Frische einer der wichtigsten Faktoren. Diener betont, dass keine Zusatzstoffe in den Speisen enthalten sind, was ein weiterer Faktor für eine gesunde Ernährung ist.

Zudem werden in den Crew-Schubladen jeweils auch Obst, Joghurt und Cerealien geladen, die eine gesunde Ernährung ergänzen. Die Rücklaufzahlen sprechen allerdings Bände: Genau diese drei gesündesten Nahrungsmittel werden im Flugzeug kaum angetastet. So haben es jedes Flight Attendant und jeder Pilot selbst in der Hand, sich etwas gesünder zu ernähren, wenn sie auch mal zum Obst greifen.

«Wir sehen jedoch auch einen gewissen Handlungsbedarf, beispielsweise beim Joghurt, den Früchten oder den Salatsaucen. Wir wollen hier mehr Abwechslung hineinbringen und so die Crews dazu animieren, sich gesünder zu ernähren», so Rechsteiner. Wer nun Angst um die weisse Gate-Gourmet-Salatsauce hat, wird von Rechsteiner beruhigt: «Es gäbe einen handfesten Volksaufstand, wenn wir diese Sauce aus dem Sortiment nähmen. Die bleibt auf alle Fälle ein fester Bestandteil der Crew-Schublade.» Übrigens: Die Gate-Gourmet-Salatsauce war in ihrer früheren Karriere die Salatsauce für die First-Class-Passagiere bei der Swissair. •

# European Cockpit Association – Your Voice in Europe

**Die EU macht ihren Einfluss bei vielen der gängigen Vorschriften in der Aviatik geltend. Die European Cockpit Association setzt sich auf dieser politischen Ebene für uns ein. Neben der Diskussion um die neuen Flight Time Limitations stehen viele weitere Themen auf deren Agenda.**

Text: ECA - European Cockpit Association

Whenever you undergo security checks before your flight, receive your roster, go through training, or collectively negotiate with your employer, the EU's "invisible hand" has had its impact. Almost every aspect of your profession is influenced nowadays by EU legislation. To ensure the pilot's concerns and needs are accounted for, your interests are represented at EU level, on a daily basis, through the European Cockpit Association (ECA). For 20 years – together with your national union/association and other pilot associations from across Europe – we have been active in Brussels to make your voice heard. How is this organised? What has ECA achieved? What can you do to help?

As more aviation and employment matters move from national arenas to the EU, the work of ECA becomes of ever-greater direct relevance to you. ECA is actively involved in a multitude of expert groups at EU level that draft aviation social, industrial, and safety legislation. We present your perspective and operational expertise to EU decision-makers, and back this up with political "lobbying".

## **Hottest Issue – FTL**

You are undoubtedly aware of our hottest issue, through yours and your association's outstanding contribution to the campaign. For many years ECA has been ringing alarm bells about the threat pilot fatigue poses to aviation safety. The EU now wants to replace leading Flight Time Limitations schemes (FTL) like the UK CAP 371 with staggeringly lenient pan-European rules, ignoring decades of scientific evidence. Given this stubborn, flawed approach, nearly 100 pilots demonstrated in Luxembourg on 16 June 2011, calling on the EU Transport Ministers gathered there to make safety their first priority. Many national pilot associations participated in this event and your help in more actions like this will be needed!



## Further Issues

Another European issue where ECA is actively involved is the threat from airline management trying to undermine pilots' ability to organise, negotiate and enforce our collective agreements – using the “trans-national” nature of their operations as a pretext to deny these rights. Whereas airlines can operate and base their pilots in different EU countries, they claim that pilot unions should only be allowed to represent their pilots nationally.

An example of a means to counter this is the setup by ECA and its members of the “easyJet Pilot Group” – a co-operative of national associations (administered by BALPA) to coordinate and represent all the EZY pilots.

Other issues where ECA is actively involved on your behalf include championing our role in the “Single European Sky”; better protection of data in EU legislation on Flight Data Recorder analysis; in-flight security legislation; new rules on air operations and pilot training, and many more.

Without ECA, commercial interests would define legislation in all these areas. ECA is there to make sure your interests aren't overlooked.

Please see us online at [www.eurocockpit.be](http://www.eurocockpit.be) (email: [eca@eurocockpit.be](mailto:eca@eurocockpit.be)) and if you'd like to get involved as a pilot expert, contact your association.

**We are sure YOU can make a difference! •**

# Civilized Thinking

## Going nuts for Going digital

Ich bin ja fürwahr ein grosser Freund dieser praktischen Gerätschaften und elektrischen Apparätchen, welche unser täglich Leben grundsätzlich erleichtern sollen und es manchmal auch etwas verkomplizieren, ich bin ein Anhänger von Going digital, ein Freund von Paperless office, ein Fan von Paceblade und Crewlink offline und ein begeisterter User von Flugzeugen, welche dermassen digitalisiert sind, dass deren Hersteller bei ihrer Lancierung noch behauptet hatten, ihr Flugzeug wäre dank Elektronik und ingeniösem Genius unter keinen Umständen in einen Zustand des Strömungsabrisses zu bringen, sogar wenn es von der eigenen Grossmutter manövriert würde. Nun wurde vor Kurzem diskret eine Checkliste eingeführt zur Retablierung eines eventuell doch auftreten könnenden Strömungsabrisses, ganz ohne Zutun von irgendwelchen Grossmüttern.

Auch sonst funktioniert die schleichende Digitalisierung problemlos und zur vollsten Zufriedenheit aller Teilnehmer, und für kleinere Störungen an den jeweiligen Schnittstellen sollte man eine grossmütige Haltung aufbringen. Zum Beispiel beim PBS, einer schon fast antiken Form von Going digital, welches mir in letzter Zeit jeweils einen Delhi plante, wenn ich einen JFK gewünscht hatte, bis ich herausfand, dass es wohl mit dem «New» zu tun haben müsste: New York, New Delhi. Im Zusammenhang mit Computern muss man den Fehler immer zuerst bei sich selber suchen, weil: Elektronenhirne können nicht irren. So gesehen freut man sich, wenn einem der Arbeitgeber mitteilt, dass das Going digital endlich massiv vorangetrieben werde und schon bald kein Buch und kein Papier mehr das Cockpit und das heimische Büro verunstalten solle. Das kann ja heiter werden.

Heiter, aber nicht unbedingt heller sind nach längerem Gebrauch inzwischen auch die Bildschirme der Paceblades. Die Urform aller Tablets, als dämpfende und dampfende Unterlage unter dem Essenstablett auch durchaus nützlichen Datenbretter mit der Anmutung eines C-64 und der Wärmeentwicklung eines Heizlüfters, bestechen heutzutage nur noch durch ihre Langsamkeit, ihre Dunkelheit und ihre Eigenschaft, sich im allerdümmsten Moment zwecks Stromsparens abzuschalten und in einen tiefen Winterschlaf zu verfallen, aus dem sie meist erst nach der Landung wieder aufzuwecken sind. Zudem reagiert der sogenannte Touchscreen zwar sehr sensibel auf Berührung, aber leider immer rund drei Fingerbreit neben der beabsichtigten Stelle, sodass die Suche nach einem Bulletin oder das Öffnen einer Com chart

einen in den Wahnsinn treiben könnte. Going bananas statt Going digital.

Drum soll es schon bald ein neues eTeil geben, als Belohnung für gute Arbeit und anständiges Betragen. Vielleicht kommt jetzt einmal etwas Schönes, Stilvolles daher, wobei beim Arbeiten darauf sogar Freude aufkommen könnte, vielleicht gar so ein nettes, leichtes Designteil mit dem Äpfelchen drauf. Wie grad in der eZeitung zu lesen war, dürfen sich die Delta-Piloten selber ein Tablet auslesen, sei es ein iPad, ein Xoom oder ein Galaxy: Hauptsache benutzerfreundlich. Bei uns: Hauptsache irgendein so ein Schlepptop; und auslesen dürfen wir dann noch zwischen einem grauen und einem schwarzen Futteral. Da herrscht bei uns halt der streng protestantische Ansatz: zuerst die Arbeit, dann das Vergnügen, und ja nicht beides gleichzeitig. Der Umberto Eco hat es schon vor Jahren gesagt: Mac ist katholisch, PC protestantisch. Hier die Schönheit und die Lust, dort die Mühsal und der Frust. Hier das Schöne, Gute, Wahre; dort die schnöde Massenware.

Vor lauter eMail, eQuestionnaire, eCRM, eKaizen, eOFP, eQuali, eRM, eOperations, eCommunication, eTests, eCheck-in und dem ganzen weiteren eRsinn kommt beim älteren Betrachter eine leise Wehmut auf und eine starke Erinnerung an den Duft von Alkoholmatritzen und den Geruch von Blättern und Heften und Büchern aus richtigem Papier. «So ein Analog-Gruftie, der schreibt seine Artikel bestimmt noch auf der Hermes Baby, der liest sicher noch Papier!zeitung! und Papier!bücher! und geht ins Film!kino!, statt iPaper, iBooks, iMovie!», höre ich jetzt die Jungen schreien, welche mit dem iPod als Babysitter aufgewachsen sind und ihre Schulaufgaben auf iPad gemacht haben, wenn überhaupt, und der grassierenden iNfantilisierung und dem schleichenden iLlettrismus schon ganz böse anheimgefallen sind. Das letzte Buch, von dem sie noch Kenntnis haben, ist das Facebook.

Immerhin soll der neue GAV den Alten zuliebe zum letzten Mal auf Papier publiziert werden. Auf Papier ist's einfach irgendwie griffiger. Auch für die Steuerämter und die anderen Schmarotzer, welche schon haimässig vorfreudig ihre hungrigen Mäuler aufreissen. Wie etwa unser Lieblingsflughafen, der ganz schnell reagiert hat und die Parkkosten für uns im ohnehin überfüllten Parkhaus gleich um 10 Prozent erhöhen wird. Drum hier mein Vorschlag an die Verbandskassiere, ganz ohne eRonie: Investiert doch die nun obsolete Streikkasse in etwas wirklich Soziales, Solides und Solidarisches und kauft doch bitte gleich das ganze Personalparkhaus!

*pk2@bluemail.ch*

# Von der Erde zum Mond

**Am zweiten Oktober-Wochenende treffen sich Astronauten, Künstler und Wissenschaftler im Verkehrshaus in Luzern. Lukas Viglietti, Senior First Officer bei der Swiss, organisiert den interessanten Anlass.**

*Text: Peter Tilly*

Das Wochenende vom 8./9. Oktober müssen sich Weltraum-Fans rot im Kalender anstreichen. Im Verkehrshaus Luzern treffen sich zwei ehemalige Astronauten und Persönlichkeiten aus der Wissenschaft im Rahmen der Festivitäten «Von der Erde zum Mond». Lukas Viglietti, Senior First Officer auf der Langstrecke und Präsident des Swiss-Apollo-Vereins, organisiert den Anlass am zweiten Oktober-Wochenende.

Das Programm ist vielfältig und verspricht zwei spannende Tage. Gleich zwei Raumfahrer beehren den Anlass. Neben dem uns bestens bekannten Schweizer Astronauten Claude Nicollier wird auch Charlie Duke anwesend sein. Charlie Duke war im Team von Apollo 16 und stand als zehnter Mann auf dem Mond.

## **Pflanzung eines Mondbaums**

Neben einer Konferenz und den Vorträgen können die Besucher auch einer feierlichen Pflanzung eines Mondbaums beiwohnen. Stuart Roosa, Astronaut der Apollo-14-Mission, hatte auf seinem Ausflug ins Weltall Baumsamen im Gepäck. Dies war Teil eines Experiments unter dem Patronat des U.S. Forest Service. Man wollte untersuchen, welchen Einfluss die Schwerelosigkeit auf die Samen hat. Den Ausflug ins All überstanden diese ebenso wie jenen Zwischenfall, der sich bei der Rückkehr zur Erde zutrug: Im Vakuum der Dekontaminationskammer zerbarst die Dose, die Samen mussten mühsam aufgeschlossen werden. Im Labor keimten sie zu Setzlingen heran, die Abnehmer in aller Welt fanden.

An das Weisse Haus in Washington wurde ebenso geliefert wie an den japanischen Kaiserpalast. Ein weiterer Setzling wird am 8. Oktober im Verkehrshaus gepflanzt, und das von Rosemary Roosa, der Tochter des Apollo-14-Astronauten, der die Samen im Weltraum-Gepäck hatte. Taufpate ist der vielseitige Künstler Hans Erni.

*Der Organisator Lukas Viglietti beantwortete der Rundschau ein paar Fragen zum Anlass.*

«**Rundschau**»: Diese Frage muss ich einfach zu Beginn stellen: Spürst Du den Vollmond?

**Lukas Viglietti**: Ja, ab und zu wie jeder von uns. Tatsächlich beeinflusst der Mond das Leben auf der Erde. Es wurden viele Studien über dieses Thema geschrieben. Der Mond liegt uns sehr nahe, deshalb ist die Beziehung zu ihm eine besondere.

«**RS**»: Was Du hier auf die Beine stellst, ist bewundernswert. Es handelt sich bei dem Anlass «Von der Erde zum Mond» nicht um einen kleinen Event. Wie lange brauchtest Du für die Vorbereitung und wer half Dir dabei?

**L.V.**: Seit über 30 Jahren interessiere ich mich für Mondlandungen. Konkret habe ich vor ungefähr fünf Jahren mit Projekten begonnen. Das erste Projekt war die Ausstellung «first on the moon» im Verkehrshaus Luzern, die immer noch betrachtet werden kann. Viele Leute helfen mir dabei. Das Kernteam bildete ich zusammen mit dem Verkehrshaus. Sehr wichtig sind auch meine Sponsoren, die die Umsetzung meiner Ideen überhaupt ermöglichen.

«**RS**»: Es ist nicht der erste Anlass dieser Art. Bereits im Februar des vergangenen Jahres holtest Du einen ehemaligen Mondbesucher nach Luzern. Star-gast war damals Edgar Mitchell, Astronaut der Apollo-14-Mission. Was treibt Dich dazu, in regelmässigen Abständen Raumfahrer nach Luzern zu holen?

**L.V.**: Als erster Mensch den Fuss auf unbekanntes Land zu setzen, ist seit Christopher Columbus nicht mehr vielen Menschen vorbehalten gewesen. Die Apollo-Astronauten hinterliessen ihre Fussabdrücke nicht nur auf unerforschtem Land, sondern auf einen fremden Himmelskörper. Es interessiert mich zu wissen, wie man sich bei solch aussergewöhnlichen Erfahrungen fühlt. Nur noch neun lebende Menschen können berichten, wie wundervoll sich die Erde präsentiert, wenn man auf einem entfernten Himmelskörper steht. Das ist spannend! Ihre Botschaften sollten alle Leute einmal in ihrem Leben hören. Das will ich fördern.

«**RS**»: Im Schatten der vielen prominenten Astronauten steht Prof. Dr. Johannes Geiss. Völlig zu Unrecht, wenn man seine Biografie betrachtet. Er war in den 60er Jahren Leiter des Schweizer Apollo-Sonnenwind-Experiments. Dank eines speziellen Kollektors, den die Apollo-Missionen jeweils zum Mond mitnahmen, gelang es Geiss und seinem Team, 1969 zum ersten Mal Sonnenatome zur Erde zu bringen. In welcher Form arbeitest Du mit ihm zusammen?

**L.V.**: Als ich die unglaubliche Geschichte von Prof. Johannes Geiss erstmals hörte, war ich tief beeindruckt. Man stelle sich mal vor, sein Experiment

wurde auf der Mondoberfläche noch vor der amerikanischen Flagge bei der ersten Mondlandung aufgestellt! Das war so symbolisch, dass die Nixon-Regierung von der NASA vor dem Flug erfolglos forderte, die Reihenfolge der Bodenaktivitäten zu ändern. Johannes ist inzwischen ein enger Freund von mir, und wir arbeiten sehr gut zusammen.

**«RS»:** Wie es der Name des Vereins «Swiss Apollo» schon verrät, befasst ihr Euch mit den Apollo-Missionen. Interessieren Dich die aktuellen Raumfahrt-Projekte auch?

**L.V.:** Der Name Apollo steht für Hoffnung: Man sollte seine Träume immer konsequent verfolgen, seit Apollo ist nichts mehr unmöglich. Und der Name Apollo steht auch für Wahrnehmung: Unser Planet Erde ist klein und zerbrechlich, wie die Fotos von Apollo-Astronauten zum ersten Mal zeigten. Das Thema Raumfahrt ist extrem breit und vielseitig. Ich informiere mich über die aktuellen Raumfahrt-Projekte, aber meine Kernkompetenz liegt klar bei den Mondlandungen.

**«RS»:** Wann steht das nächste Mal ein Mensch auf dem Mond, und welche Nationalität hat er?

**L.V.:** Im Moment liegen die Chinesen klar vorne. Vielleicht werden wir in 15 Jahren eine chinesische Taikonautin auf dem Mond herumspazieren sehen. Aber zuerst sollten wir meiner Meinung nach alle Ressourcen für ein nachhaltiges Leben auf unserem Raumschiff Erde einsetzen. Und dafür spielt die Raumfahrt weiterhin eine wichtige Rolle.

**«RS»:** Was sind Deine nächsten Projekte?

**L.V.:** Nächstes Jahr planen wir ein schönes Fest für das 20. Jubiläumsjahr des ersten Flugs von Claude Nicollier ins Weltall. Eine Chance für alle, die mehr über einen der erfolgreichsten Astronauten aus Europa erfahren möchten. Als Mensch ist er ebenfalls ein Vorbild – ein Vorbild, das man im Oktober in Luzern treffen kann!

**«RS»:** Vielen Dank für das Interview. •

# Was macht eigentlich ... Werni Eicher?

In dieser noch jungen Artikelserie wurden bis anhin Piloten befragt, die einst für die Swissair oder die Swiss gearbeitet haben. Diesmal kommt ein Kollege aus dem Dispatch zu Wort, der bei seiner Pensionierung Ende September sage und schreibe 44 Jahre, fünf Monate und zwölf Tage die Geschicke der nationalen Airline mitgestaltet hat.

*Interview: Peter Tilly*

*Für ein Mittagessen bleibt keine Zeit. Werni war für die Frühschicht eingeteilt. Die Langstreckenflugzeuge der Mittagswelle sind in der Luft, und die Spätschicht hat übernommen. Wir treffen uns in «Starbucks» am Flughafen Kloten und blicken zusammen 45 Jahre zurück.*

**«Rundschau»:** Seit 1967 engagierst Du Dich in verschiedenen Positionen für die Swissair und die Swiss. Wie hat alles angefangen?

**Werni Eicher:** Nach dem Diplomabschluss an der Handelsschule in Winterthur habe ich mich bei der Swissair als Luftverkehrsangestellter beworben. Wegen fehlender Fremdsprachenkenntnisse wurde mir zuerst eine Stelle als Programmierer angeboten. Die Tests verliefen jedoch negativ, und so bin ich damals im gerade neu eröffneten Verwaltungsgebäude am Balsberg in der Buchhaltung gelandet. Nach dem Militärdienst (RS, UOS, OS und Abverdienen) habe ich auf eigene Faust einen Sprachaufenthalt in London gemacht und konnte dann in der Fracht als Luftverkehrsangestellter beginnen.

**«RS»:** Wenn ich 1967 und Swissair auf der Google-Seite eingebe, finde ich Bilder der DC-8, von Hostessen in kurzen Röcken und den lauten Coronados. Was sind Deine Erinnerungen an Dein erstes Jahr im Dienste der Swissair?

**W.E.:** Das erste Jahr war relativ kurz, da ich nach acht Monaten in den Militärdienst eintrat. Ich erinnere mich aber noch an die Balsberg-Zeit, als das «Kaffee-Wägeli» jeweils am Morgen und am Nachmittag durch die Gänge geschoben und den Mitarbeitern eine kurze Kaffeepause genehmigt wurde. Auch mein erster Freiflug ist mir noch präsent: nach Genf und zurück mit der Caravelle. Freiflüge auf internationalen Strecken waren für Angestellte unter 20 Jahren nicht möglich. Den zweiten Freiflug, ein Jahr später, löste ich nach Tel Aviv ein. Mit der Coronado, dem damals schnellsten Flieger, flog ich an die israelische Mittelmeerküste.

### «RS»: Wie ging es bei Deinem beruflichen Werdegang weiter?

W.E.: Nach zwei Jahren wechselte ich in den Passagierdienst und nach weiteren zwei Jahren in die Stationszentrale, das heutige Hub Control Center. In dieser Zeit hatte ich noch die Gelegenheit, für sechs Monate als Galley Steward zu arbeiten. Ein Auslandseinsatz war eigentlich schon von Beginn an mein Ziel. Für Angestellte, die nicht bei der Swissair eine Lehre als Luftverkehrsangestellte absolviert hatten, waren die Chancen leider gleich null.

Als Mitte der 70er Jahre ein Flight-Dispatch-Kurs ausgeschrieben wurde, habe ich mich gemeldet. In dieser Funktion bestand die Aussicht, in absehbarer Zeit als kombinierter Stationsleiter/Flight Dispatcher ins Ausland versetzt zu werden. Nach bestandener Aufnahmeprüfung drückte ich ein halbes Jahr die Schulbank in der damaligen SLS. Noch während der praktischen Ausbildung in Zürich und im Dispatch New York wurde ich angefragt, ob ich Lust hätte, als Assistant Stationsleiter/Dispatcher nach Lagos zu gehen.

### «RS»: Lagos gilt nicht gerade als Traumdestination.

W.E.: Nein, in der Tat nicht! Mein Vorgänger hatte nach kurzer Zeit die Koffer wieder gepackt, und man suchte dringend einen Nachfolger. Ich habe zugesagt und meine praktische Ausbildung in Lagos abgeschlossen. Für den Final Check und die BAZL-Dispatch-Lizenz – ja, das gab es noch zu jener Zeit – musste ich kurz nach Zürich zurück. Aus rechtlichen Gründen war ich bei der nigerianischen Arax Airways angestellt. Dies jedoch nur auf dem Papier.

### «RS»: Was waren Deine Aufgaben in Lagos?

W.E.: Nebst den drei Swissair-Transitflügen nach und von Accra war ich zuständig für die Balair-Charter- und Cargo-Operation. Die Balair hat damals während der Hadj-Zeit muslimische Pilger von Lagos nach Jeddah und zurück geflogen. Mit der DC-8-55CF (HB-IDU) war die Balair auch im Cargo-Geschäft tätig. Übers Wochenende flog die DC-8 Passagiere nach Palma und zurück. Jeweils am Sonntagabend wurde der Flieger zum Frachter umgebaut und flog von Basel aus vollbeladen mit Cargo nach Lagos. Der Flugplan war sehr eng kalkuliert. Der Ein- und Auslad der Fracht, von der normalen Palette bis zu vier Meter langen Webmaschinen, brachte ihn öfters durcheinander. Kommunikation war Ende der 70er Jahre noch ein Fremdwort, und so stand ich öfters am Flughafen und wartete wie bestellt und nicht abgeholt. Als einzige Kommunikationsmöglichkeiten boten sich die Kurzwellenfunkgeräte der herumstehenden Flugzeuge an. Wenn zufällig ein solches auf dem Tarmac stand und an eine externe Stromversorgung angeschlossen war, fragte ich



die anwesende Crew oder den Ground Engineer, ob ich den Kurzwellensender benutzen dürfe. Und dann folgten zahlreiche Rufe in die unendlichen Weiten der Galaxie: «Berna, Berna – Balair Lagos calling Berna on ... »

Mit viel Glück hatte ich nach ein paar «rauschenden» Versuchen das Hauptquartier der Balair in Basel am «Draht» und erfuhr, dass der Flieger verspätet sei, da man mit der Beladung Probleme hatte. Selbstverständlich sei ein schneller Auslad wünschenswert, und man hoffe, dass die Maschine innert Rekordzeit wieder in der Luft sei ...

Flugpläne wurden übrigens noch von Hand gemacht. Als Planungsgrundlage diente das Windprotokoll des ankommenden Fluges.

**«RS»:** Als junger Mann warst Du weit entfernt vom gewohnten Umfeld, der Familie und von Freunden. Ist der Kontakt nach Hause heute dank Skype, Internet und Handy in Sekundenbruchteilen hergestellt, ging das früher (fast) nur mit Briefpost. Hast Du je mit Deiner Situation gehadert?

**W.E.:** Gehadert habe ich eigentlich nie. Wie schon erwähnt, gab es in Lagos praktisch keine direkte Kommunikation mit dem Ausland. Irgendwo existierte eine Telefongesellschaft, ich habe ihre Dienste jedoch nie in Anspruch genommen. Wahrscheinlich hätte es auch ein Vermögen gekostet. Als schnellstes Kommunikationsmittel nutzten wir die interne «Comail», die auch unsere private Briefpost transportierte. So alle vier oder fünf Monate bin ich nach Hause geflogen und habe ein paar Tage in der Schweiz verbracht.

**«RS»:** Wie ging es nach Lagos weiter?

**W.E.:** Nach zweieinhalb Jahren wurde ich nach Rio de Janeiro versetzt. In der brasilianischen Metropole war ich während drei Jahren verantwortlich für den Flight Dispatch und das Load Control. Zu jener Zeit konnte sich die Swissair noch einen Stationsleiter, einen lokalen Stationsleiter-Stellvertreter und einen Dispatcher/Load Controller leisten! Nach der anstrengenden Arbeit in Lagos war Rio auf eine ganz andere Art anstrengend. Der Flieger landete am Morgen in der Früh und ging dann via Sao Paulo entweder nach Buenos Aires oder Santiago de Chile weiter. Am späten Abend startete der Rückflug via Dakar in die Schweiz. Später, als die DC-10ER zur Swissair-Flotte stiess, wurde Zürich mit den entsprechenden Gewichtsproblemen direkt angefliegen. Diese Rotation wurde nur dreimal die Woche durchgeführt. Die restlichen Tage waren frei und eben auf eine andere Art und Weise anstrengend ...

«RS»: Wie ich Deinem Werdegang entnehme, liess Dich Afrika nicht mehr los.

W.E.: Im Jahre 1983 durfte ich dann von Hans Bischof die Station Nairobi übernehmen. In Gegensatz zur Westküste war in Kenia vieles einfacher. Einkaufen war kein Problem, es herrschte das beste Klima auf Erden, ausgehen war im Gegensatz zu Lagos wieder angesagt, und Restaurants gab es für jede Geschmacksrichtung.

«RS»: An welche Deiner Auslandsinsätze erinnerst Du Dich am liebsten?

W.E.: Jede Station hatte ihre positiven und negativen Seiten. In Lagos habe ich viel gelernt. Jeder Flug war eine Herausforderung, Improvisation war angesagt. Wenn es nicht anders ging, wurde auch mal auf dem Taxiway ein- und ausgeladen. Der Zusammenhalt unter den dort lebenden Ausländern war, bedingt durch die widrigen Umstände, extrem gut.

Rio de Janeiro war dann die Relax-Phase, getreu dem Spruch, dass in Sao Paulo gearbeitet und in Rio de Janeiro gefeiert wird. Durch Bekannte hatte ich auch die Möglichkeit, am berühmten Karneval mit einer Sambaschule durch das Sambadromo zu tanzen – in Vollverkleidung wohlverstanden. Ein unvergessliches Erlebnis. In Nairobi stand dann die Arbeit im Mittelpunkt. Wir fertigten drei oder vier Transitflüge pro Woche ab. Saisonal bedingt kam noch ein Balair-Flug dazu. Arbeitszeiten bis zu 55 Stunden pro Woche waren die Folge. An Nairobi erinnere ich mich sicher am meisten und liebsten, schliesslich habe ich während dieser Zeit auch meine Frau kennengelernt. «Schuld» dafür war übrigens die Crew. Im Jahre 1997 durften wir in Nairobi unsere Tochter Charlene Malaika adoptieren. Nairobi ist und bleibt eine wichtige Station in meinem Leben.

«RS»: Kaum aus Nairobi zurück, zogst Du mit Deiner Familie nach Frankfurt. Was hat Dich dorthin geführt?

W.E.: Früher wurden die Slots dezentralisiert vergeben. Die Deutsche Flugsicherung in Frankfurt war vor 1992 für die Startfenster in Nord-Europa und im Balkan zuständig. Die Politik hatte zu diesem Zeitpunkt schon entschieden, dass alle Slots zukünftig von Brüssel aus zentral koordiniert würden, und Mitarbeiter der Flugsicherungsstellen wurden zum Teil abgezogen. Die Lufthansa hatte bereits Leute vor Ort, um die Lücken zu füllen, und so war es naheliegend, dass auch die Swissair ihre Hilfe anbot und zwei Mitarbeiter detachierte.

«RS»: Ich bin mit Flugzeugen grossgeworden, die bei fast jeder meteorologischen Sicht landen können. Nebel sorgt noch heute für Verspätungen, aber kaum für Ausweichlandungen. Ich kenne die sogenannte «QGO-Operation» (Anmerkung: QGO steht für «Flughafen geschlossen») nur noch vom Hörensagen. Wie lief das damals ab, als der Flughafen Zürich unter einer dicken Nebeldecke verschwand?

W.E.: Angefangen hat es meistens mit dem Abend-Briefing um 17 Uhr. Falls Nebel vorausgesagt wurde oder schon da war, wurde ein «Voraus-Detachment» zusammengestellt und mit dem Flieger nach Basel verschoben. Das grössere Kontingent ist dann mit dem Car nachgereist. In Basel wurde nach der Ankunft die Station regelrecht übernommen. Ankommende Passagiere wurden mit Bussen nach Zürich gebracht, und die Fracht folgte auf Lastwagen.

Falls sich der Nebel erst am Morgen ankündigte, stellten die Verantwortlichen eiligst ein «QGO-Detachment» zusammen. Die Beteiligten wurden mit dem Car nach Basel verschoben, um die Mittagsspitze in Basel abzudecken. Im Fricktal musste ein Kaffeehalt eingelegt werden, damit der Detachements-Chef mit Zürich Kontakt aufnehmen konnte. Hatte sich der Nebel verzogen, wurde umgedreht und die Übung abgebrochen, andernfalls ging es weiter nach Basel zum Arbeiten.

«RS»: Du beschreibst das «QGO-Detachment». Um wie viele Leute handelte es sich und welche Stellen waren mit dabei?

W.E.: Meistens war der Car voll, also ungefähr 30 Personen. Es waren Mitarbeiter der Fracht, des Passagierdienstes und der Station an Bord. Die Mechaniker verschoben sich mit ihren eigenen Fahrzeugen.

«RS»: Auch für Dich als Dispatcher haben sich die Rahmenbedingungen geändert. In den letzten Jahrzehnten hast du nicht unwesentlich dazu beigetragen, dass Besatzungen auf verschiedensten Flugzeugmustern sicher und legal über die Ozeane geflogen sind. Was waren während Deiner aktiven Zeit als Dispatcher die grössten Knacknüsse?

W.E.: In der jüngsten Zeit sicher die Vulkanausbrüche. Früher waren es die knappen Planungen, bei denen wir um jedes Kilo gekämpft haben. In Nairobi musste jeder zweite oder dritte Flug mit einer PBR-Planung (Anmerkung: PBR entspricht der heutigen RCF-Planung) vorbereitet werden. Nur ein paar wenige Flüge mussten deswegen zwischenlanden.

«RS»: Jetzt muss die Frage nach deinem Lieblingsflugzeug kommen. Wenn Du nicht die B-747 erwähnst, bin ich persönlich beleidigt.

W.E.: Leider muss ich Dich enttäuschen. Zuerst war es die DC-10 und dann natürlich die MD-11. Im Ausland habe ich die meiste Zeit mit diesen beiden Mustern gearbeitet. Die Flugzeuge waren weder zu gross noch zu klein. Sie waren auch sehr übersichtlich. Wenn ich als Stationsleiter bei der Tür 21 stand, konnte ich praktisch die ganze Kabine überblicken. Links die First Class und rechts die Business und dahinter die Economy. Beim Jumbo hatte es oben noch «etwas». Der Weg ins Cockpit war lang und die Economy wollte nicht enden.

«RS»: Das Grounding jährt sich heuer zum zehnten Mal. Ich muss ehrlich gestehen, dass ich von diesem Thema längstens die Nase voll habe. Trotzdem thematisiere ich das Jahr 2001 noch einmal. Der Dispatch war in dieser turbulenten Zeit ein wichtiger Angelpunkt. Ungerne erinnere ich mich daran, wie ich als Copilot aus Deinen Händen dicke Kuverts voller Dollarscheine erhalten habe, die allenfalls zum Zuge gekommen wären, wenn uns die Verantwortlichen im Ausland das Kerosin nur gegen Bares in den Tank gefüllt hätten. Wie erlebst Du diese hektische und unsägliche Zeit?

W.E.: In der Zwischenzeit habe auch ich ziemlich Abstand genommen. Rückblickend war es wirklich eine intensive Zeit. Zu Hause habe ich es kaum mehr ausgehalten und musste auch an meinen freien Tagen ins Operation Center. In Erinnerung bleibt mit der Kassier im Eingangsbereich, der fast Tag und Nacht anwesend war, obwohl er keinen Rappen auszahlen konnte.

«RS»: In der ganzen Firma kam es in dieser Zeitspanne zu Massenentlassungen. Das war nicht nur ein menschliches Drama, sondern auch ein organisatorisches Problem. Viel Know-how ging verloren und fehlte beim Start der Swiss zum Teil gänzlich. Wie rettete sich der Dispatch über diese Zeit?

W.E.: Wir waren in der glücklichen Lage, dass wir mit der gleichen Infrastruktur und am gleichen Arbeitsplatz weiterarbeiten konnten, obwohl für eine gewisse Zeit ein Wechsel des Dispatch Office nach Basel im Raum stand.

«RS»: Von 1990 bis zu Deiner Pensionierung hast Du in der Flugplanung (Dispatch) gearbeitet und ein paar Generationen Piloten kennengelernt. Wie haben wir Piloten uns in den vergangenen Jahrzehnten verändert?

W.E.: Piloten waren früher «Monsieurs». Man begegnete sich mit Respekt, und das «Du» wurde, falls überhaupt, erst beim letzten Bier angeboten.

Heute ist das anders. Nach dem Grounding sind wir näher zusammengerückt.

**«RS»:** Noch einmal zurück zu Deinen Anfängen. 1975 hast du sechs Monate als Galley-Steward gearbeitet. Wie ist es dazu gekommen?

**W.E.:** Während der arbeitsreichen Sommermonate rekrutierte die Swissair Studenten als Galley Stewards. 1975 präsentierte sich eine besondere Situation. Das Terminal B sollte vor dem Sommeransturm eröffnet werden, und dementsprechend wurde Personal eingestellt. Als es aber Bauverzögerungen gab und die Mitarbeiter nicht beschäftigt werden konnten, verzichtete man auf die Studenten und suchte im eigenen Personalkörper nach Freiwilligen. Ich meldete mich sofort. Nach einem zweiwöchigen Kurs wurde ich auf die Strecke geschickt. Eine Einführung gab es nicht. Dies blieb nicht ganz ohne Folgen. Beim Hinflug überflutete ich mein Galley mit heissem Kaffee, beim Rückflug mit vier Litern Orangensaft.

**«RS»:** Auf welchen Flugzeugtypen bist Du geflogen, und was waren Deine Aufgaben?

**W.E.:** Eingesetzt wurden wir auf der DC-10 und dem Jumbo. «Zweinächter» New York und «Mehrnächter» wie Toronto und Boston standen auf dem Einsatzplan. Wie es die Bezeichnung schon sagt, wurden wir in der Küche eingesetzt. Kaffee machen, Essen heizen und so weiter – was es in einer Flugzeugküche halt so zu tun gibt, nebst dem Verkauf der damaligen «Schlauch-Kopfhörer». Nach kurzer Zeit halfen wir aber auch beim Kabinenservice.

**«RS»:** Weiss Deine Frau von Deinen Talenten in der Küche oder sollen wir das besser verschweigen?

**W.E.:** (lacht) Nein, kein Problem. Ich koche viel und gerne!

**«RS»:** Was sind Deine Pläne für den neuen Lebensabschnitt?

**W.E.:** Natürlich will ich mir mehr Zeit nehmen für die Familie und den Garten. Sonst habe ich aber noch keine konkreten Pläne geschmiedet.

**«RS»:** Wird man Werni Eicher in Zukunft an Bord unserer Flugzeuge begrüßen dürfen oder meidest Du die Fliegerei nach Deiner Pensionierung?

**W.E.:** Ich werde sicher hin und wieder ein Flugzeug besteigen und Hallo sagen.

«RS»: Du hast Dich während Deines Arbeitslebens intensiv mit verschiedensten Ausweichflugplätzen in alle Welt beschäftigt und kennst diese weit besser als manch ein Pilot. Nicht einmal Lust, Shannon, Keflavik, Goose Bay, Urumqi oder gar Norilsk zu besuchen?

W.E.: (lacht) Schön wär's!

*Zum Abschluss noch ein paar kurze Fragen im Telegramm-Stil. Du hast einen Joker:*

«RS»: Die beste Zeitspanne in deinen 44 Jahren Fliegerei?

W.E.: Rio.

«RS»: Die beste Arbeitsstelle?

W.E.: Nairobi.

«RS»: Was wirst Du im Ruhestand vermissen?

W.E.: Kontakt mit der Crew und meinen Kollegen.

«RS»: Was wirst Du nicht vermissen?

W.E.: Frühdienst!

«RS»: Der mühsamste Pilot während Deiner Karriere?

W.E.: Keinen bestimmten, es gab nur nicht so pflegeleichte ...

«RS»: Die mühsamste Flugstrecke aus Sicht des Dispatchers?

W.E.: Als Dispatcher in Rio, der Direktflug GIG-ZRH. Heute ZRH-NRT-ZRH im Winter mit den konservativen Wettervorhersagen in Russland.

«RS»: Etwas, das Du den Piloten schon immer sagen wolltest?

W.E.: Behalte ich für mich – Joker!

«RS»: Ich möchte mich nicht nur für das interessante Gespräch, sondern auch für die tolle Arbeit bedanken, die uns der Dispatch jeden Tag 24 Stunden liefert. Geniesse den neuen Lebensabschnitt, Werni! •

# Stehplätze

**Die Besatzungen haben mit ihrem Gepäck in den Crew-Bussen auf dem Flughafen Zürich oft nicht genügend Platz. Das herumstehende Gepäck kann leicht zur Gefahr werden. Schnelle Lösungen sind wegen des Platzmangels beim Operations Center allerdings nicht in Sicht.**

*Text: Steve Rösli, Spezialist Safety*

Die Situation dürfte den Langstreckenbesatzungen in Zürich bekannt sein: Das Gepäck hat keinen Platz im Gestell und türmt sich im Gang des Crew-Busses, und ein Teil der Crew kann sich nicht hinsetzen, da die Koffer im Weg stehen. Oft sind auch zwei Kurzstreckenbesatzungen in einem Bus unterwegs, weil es am Morgen an Bussen mangelt.

Im Januar 2011 ereignete sich auf dem Flughafen ein Unfall, in den auch ein Crew-Bus verwickelt war. Beide Fahrer sowie zwei Crew-Mitglieder erlitten Verletzungen. Nehmen wir diesen Unfall als Grundlage, um uns einige Gedanken zur gängigen Praxis der Beförderung unserer Besatzungen zu machen.

## **Chronischer Platzmangel**

Wie würde ein ähnlicher Fall aussehen, wenn ein vollbesetzter Bus mit 13 Passagieren und ihrem Gepäck, je ein Koffer und ein Crewbag, einen Unfall hätte? Die folgende Beschreibung basiert auf Dutzenden von Fahrten, die der Autor selber erlebt hat.

Wie schon eingangs beschrieben, passen nicht alle Koffer in das Gestell, das für das Gepäck vorgesehen ist. Somit bleiben vermutlich drei oder vier Koffer im Eingangsbereich des Busses neben dem Gestell stehen. Inmitten dieser Koffer stehen zwei oder drei Personen, da die Bänke nicht genügend Sitzplatz für alle bieten. Das heisst, genügend Plätze wären schon vorhanden, denn der vorderste Teil der Bänke kann heruntergeklappt werden. Aber er bleibt oft hochgeklappt, da die Koffer im Weg sind. Eventuell würde sich eine bessere Verteilung finden lassen, aber eine Crew, die von einem Nachtflug zurückkommt, hat weder Lust noch Zeit, um im Bus eine reale Version von Tetris zu spielen und in mehreren Versuchen das Gepäck optimal zu verstauen.

So beladen fährt der Crew-Bus vom Flieger Richtung Operations Center. Wenn es auf dem Weg dorthin zu einer Kollision käme, kann sich jeder leicht ausmalen, welcher Beschleunigung die Koffer und die stehenden Personen

ausgesetzt wären. Man würde sich rechts vorne neben dem Fahrer wohl unangenehm nahe kommen. Trotz der Beschränkung auf eine Geschwindigkeit von 30 km/h auf dem Vorfeld und auf 50 km/h im Tunnel ist dabei auch mit Verletzungen zu rechnen. Dies hat der Unfall im Januar gezeigt.

### **Enger Vorplatz und eindeutige Weisungen**

Wie kommt es nun, dass für den Crew-Transport keine Fahrzeuge verwendet werden, die genügend Platz für Mensch und Material bieten? Seit dem Neubau des Crew-Ausgangs im Operations Center haben die Busse auf dem Wendeplatz nur noch sehr beschränkt Platz. Die Verhältnisse lassen den Einsatz grösserer Modelle nicht zu. Auch eine Lösung mit Anhängern für das Gepäck sei nicht durchführbar. Falls die Kurve falsch angefahren wird, könne nicht mehr zurückgesetzt werden, und das führe zu einem Stau. Auch würde beim Entladen, falls die Koffer von beiden Seiten des Anhängers geholt werden, wohl noch ein zusätzliches Unfallrisiko entstehen.

Auf dem Flughafen Zürich gilt laut dem Betriebsreglement für den Fahrzeugverkehr das Strassenverkehrsgesetz SVG. Dieses besagt unter anderem: «Die Ladung eines Fahrzeuges ist so anzubringen, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt ...» In der Verkehrsregelnverordnung (VRV) steht: «Der Fahrer hat sich zu vergewissern, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsmässigem Zustand sind.» Die Fahrer müssten sich also die Frage stellen, ob sie unter diesen Zuständen die Verantwortung für ihre Fahrgäste übernehmen wollen. Die Verantwortlichen des Busbetriebs müssten sich aber überlegen, wie viel Zeit noch vergehen darf, bis ein erkanntes, systemabhängiges Sicherheitsproblem behoben wird.

### **Umbauten und zusätzliche Busse**

Kurz- oder mittelfristig scheint sich keine Verbesserung abzuzeichnen, denn zur Vergrößerung der Busvorfahrt würde es einen massiven Umbau benötigen. Eine ursprüngliche Idee war es, die Busse geradeaus wegfahren zu lassen, aber dort steht inzwischen das neue Frachtgebäude. Bei der bestehenden Struktur bleibt wohl nur eine Vergrößerung des Kehrplatzes oder ein Zuführer zur Rampe Richtung Fracht. Damit müssten die Busse nicht wenden, sondern könnten mit einer Linkskurve wieder vom Crew-Ausgang wegfahren. Zur Diskussion steht auch, die Busvorfahrt vor die Fracht zu verlegen und für die Besatzungen gegenüber dem Ausgang aus dem Operations Center einen Lift zu installieren, mit dem sie nach der Sicherheitskontrolle auf den Tarmac gelangen.



Zurzeit ist das Thema bei der ISS und dem Flughafen auf der Agenda. Die Swiss lässt die Situation durch die Abteilung Occupational Safety beobachten.

Die Crews stehen vor dem Problem, wie sie mit der Situation umgehen sollen. Bis jetzt haben sich nur sehr wenige Unfälle mit schweren Folgen zugezogen. Soll man nun also darauf vertrauen, dass dies so weitergeht, und den Status quo einfach akzeptieren? Oder kann man Einfluss nehmen und etwas ändern? Zwei Möglichkeiten bieten sich an:

Jedes betroffene und interessierte Crew Member kann einen Rapport zuhause seiner Firma schreiben. Dies ändert zwar unmittelbar nichts an der Lage, aber es würde ein deutliches Zeichen setzen, dass man nicht gewillt ist, dieses Risiko weiter auf sich zu nehmen.

Oder die Besatzungen verschaffen sich den nötigen Platz, indem sie jeweils einen zweiten Bus bestellen – am besten schon bei der Ankunft am Standplatz, wenn man erkennt, dass der Platz im Bus eng wird. Der Preis dafür ist allerdings eine wohl deutlich spätere Ankunft im Operations Center und ein entsprechend verzögerter Feierabend.

Die eigentliche Frage ist aber eher, welche Massnahmen die Verantwortlichen ergreifen wollen und wie lange sie die Situation noch so weiterbestehen lassen können, bevor sie am Tag X, nach einem schweren Unfall mit Verletzten, zu ihrer Verantwortung stehen müssen. •

# Nationalratswahlen 2011

## Thomas Hurter wieder in den Nationalrat am 23. Oktober 2011

Ich darf seit vier Jahren den Kanton Schaffhausen im Nationalrat vertreten. Ich bin verheiratet, habe zwei Kinder im Alter von 11 und 14, wohne in Schaffhausen und arbeite bei der Swiss als Kapitän auf dem A320.

Meine Schwerpunktthemen in der Politik betreffen die Förderung der mittleren und kleineren Unternehmen, eine vernünftige Verkehrspolitik, die auch die Luftfahrt als gleichberechtigten Partner miteinbezieht, die Reduzierung der steuerlichen Belastungen, ein hohes Leistungs- und Bildungsniveau, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, eine effiziente Sicherheitspolitik sowie last but not least einen starken Flughafen Zürich.

In den letzten vier Jahren ist es uns gelungen, die Luftfahrt den Parlamentarierinnen und Parlamentariern in Bern näher zu bringen. So konnten wir zum Beispiel eine Teilrückführung der Mineralölsteuererträge an die Luftfahrt bewirken und uns bei der Behandlung des ersten Teils des Luftfahrtgesetzes erfolgreich für die Luftfahrt einbringen. Wir verhinderten eine weitere Aufsichtsabgabe und erreichten eine fairere Basis zur Berechnung der Flughafengebühren. So konnten unter anderem für die Swiss zusätzliche Gebühren in der Höhe von mehreren Millionen Franken pro Jahr verhindert werden. Neu wurde auch die fliegerische Aus- und Weiterbildung im Gesetz verankert sowie eine gesetzliche Grundlage zur Bestrafung von Passagieren geschaffen, die an Bord einen Flug gefährden.

Damit befinden wir uns aber erst am Anfang einer Reihe neuer politischer Herausforderungen im Bereich der Luftfahrt. Demnächst werden im eidgenössischen Parlament wichtige Weichen gestellt zu den Themen Bundeseinfluss und Einschränkungen auf Flugplätzen, Single European Sky, neue Regelung der Lufträume, Emissionsabgaben, SIL-Prozesse, Berufsbildung in der Luftfahrt und vieles mehr. Auch ist ein neuer Luftpolitischer Bericht ausstehend.

Die Luftfahrt ist eine Wachstumsbranche mit steigender Relevanz als innovativer Verkehrsträger sowie als wichtiger Partner für viele weltweit tätige Unternehmen. Dementsprechend ist der Flughafenfrage besondere Beachtung zu schenken. Es ist feststellbar, dass mit dem Einsatz von neuen Flugzeugen und der damit verbundenen Lärmreduktion die Besiedlungsdichte und Nähe zum Flughafen Zürich deutlich zugenommen hat. Das Wachstum der Bevölkerungszahlen ist in der Flughafenregion sogar doppelt so hoch wie im Rest des Kantons Zürich, was die Attraktivität des

Flughafens belegt. Wer die Zukunft des Flughafens Zürich nicht gefährden will, muss im kommenden Herbst die Behördeninitiative sowie den Gegenvorschlag ablehnen.

Es ist sehr wichtig, dass in einer Zeit der divergierenden Interessen auch unsere Luftfahrt Vertreter in Politik und Behörden hat. Ich bin seit über 30 Jahren in den verschiedensten Bereichen der Luftfahrt tätig und kenne daher ihre Anliegen aus erster Hand. Es würde mich deshalb freuen, wenn ich die eine oder andere Schaffhauser Stimme von Ihnen oder Ihrem Umfeld erhalten würde. Besten Dank für Ihre Unterstützung!

### **Peter Wild, neu, FDP Kanton ZH, Liste 3, Platz 15**

Jahrgang 1967, verheiratet, wohnhaft in Weiach, Captain A320, Dr. oec.,  
Präsident Verkehrskommission FDP Kanton ZH,  
Mitglied der nationalen Verkehrskommission,  
Vizepräsident FDP Bezirk Dielsdorf

Ich engagiere mich für:

- **Verkehrspolitik:** In den Verkehrskommissionen kämpfe ich primär für eine sachliche und realistische Luftfahrtpolitik. Die Flughäfen und die Luftfahrt im Allgemeinen unterliegen zu vielen (bürokratischen) Gepflogenheiten und engen deren Entwicklung zunehmend ein. Ferner engagiere ich mich für effiziente Lösungen im Individualverkehr sowie für attraktive und bezahlbare Angebote im öffentlichen Verkehr. Es werden heute zu viele Quersubventionen an den ÖV entrichtet. Dieser sollte primär selbsttragend sein, bis auf wenige regionale Sondergebiete.
- **Bildungspolitik:** Als «ewiger» Student und aktiver Dozent liegt mir die Bildungspolitik am Herzen, denn sie ist ein wichtiger Erfolgsfaktor und der Rohstoff unseres Landes.
- **Öffentliche Sicherheit und Migration:** Die öffentliche Sicherheit hat sich verschlechtert und provoziert Unbehagen und Kosten. Diese soll mit einer konsequenteren Vollzugspraxis wieder hergestellt werden.
- **Familie und Beruf:** Für berufstätige Mütter und Väter ist es immer noch schwierig, Familie und Beruf zu vereinbaren. Daher braucht es dringend Änderungen der Rahmenbedingungen wie die Einführung von Betreuungsgutscheinen und Abzugsmöglichkeit für Kinderbetreuung in der Steuererklärung. Somit ist die familienergänzende Kinderbetreuung bezahlbar und nachfrageorientiert finanzierbar.
- **EU-Beitritt:** Nein, danke!

# Zeitreise

## Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte. Von Juli bis September ...

Text: Christoph Jordan

### ... vor 60 Jahren

Edwards, Kalifornien, 16. Juli 1951: Die Messerschmitt P.1101 wurde von US-Truppen 1945 in den Deutschen Forschungsstätten in Oberammergau gefunden, wo die Entwicklung der P.1101 im Jahr 1944 begonnen wurde. Das Messerschmitt-Entwicklungsbüro baute in dieser Zeit an einem einsitzigen, von einem Strahltriebwerk angetriebenen Jagdflugzeug mit Schwenkflügeln. Das Projekt der P.1101 war durch die Firma Messerschmitt für Forschungen im Hochgeschwindigkeitsbereich und Versuchen mit gepfeilten Tragflächen begonnen worden. Nach erfolgreichen Tests im Windkanal wurde der Bau eines Prototyps im Juli 1944 fertiggestellt. Nach dem Krieg wurde die Technik durch die Firma Bell Corporation übernommen und leicht abgewandelt. Die Bell X-5, ein Flugzeug mit einem Allison-J45-A-17, entstand. Allerdings konnte beim deutschen Vorgänger, der P. 1101, die Flügelpfeilung nur am Boden verändert werden, während dies bei der X-5 auch im Flug möglich war. Am 16. Juli 1951 startete die X-5 zu ihrem ersten Flug, bei dem sie die Flügelpfeilung in der Luft veränderte. Die X-5 war damit das erste echte Schwenkflügelflugzeug der Welt. Um die Lage des Schwerpunkts zu erhalten, waren die Tragflächen der X-5 ausserdem in Längsrichtung verschiebbar.

### ... vor 50 Jahren

Surrey, England, 12 September 1961: Die Hawker P.1127 war ein VTOL-Flugzeug (vertical take off and landing/Senkrechtstarter), das Anfang der 1960er Jahre als Versuchsflugzeug und Erprobungsträger für ein zukünftiges Einsatzflugzeug der RAF entwickelt wurde. Schon im Januar 1959 war es so weit. Auf die erste vorläufige Definition der Anforderungen folgte im Mai die genaue Leistungsbeschreibung. Die zwei beauftragten Prototypen erhielten die RAF-Kennungen XP831 und XP836. Gleichzeitig liefen umfangreiche Windkanaluntersuchungen, die den Einfluss des Düsenstrahls beim Schweben auf Stabilität, Steuerung, Zelltemperatur usw. anhand von Modellen untersuchen. Die Möglichkeiten des Übergangs vom Schweben in den Horizontalflug untersuchte die NASA in ihrem grossen Windkanal. Mit dem



ersten Prototyp wurden Anfang 1961 nur Schwebeflüge oder aber konventionelle Flüge getestet. Der zweite Prototyp XP836 nahm mit seinem Erstflug am 7. Juli 1961 ebenfalls das Flugprogramm auf. Die erste vollständige Transition (Übergang vom Schwebeflug in den Horizontalflug) gelang mit der XP831 erstmals am 12. September 1961. Auch in zahlreichen weiteren Flügen konnte bestätigt werden, dass Transitionen ohne besondere Schwierigkeiten möglich waren. Im Sturzflug gelang es der XP836 im Dezember 1961 als erstem VTOL-Flugzeug, Mach 1 zu überschreiten.

### **... vor 40 Jahren**

Los Angeles, Kalifornien, 5. August 1971: American Airlines war 1966 der Initiator für ein Passagierflugzeug, das den Passagieren den gleichen Komfort wie die B-747 bieten kann, dennoch aber klein genug ist, um von New York La Guardia aus operieren zu können. Die Sitzkapazität sollte zirka 250 betragen, und der Airliner musste auch auf kurzen Strecken effizient eingesetzt werden können.

Als Resultat aus diesen Anforderungen präsentierte McDonnell Douglas ein Flugzeug mit relativ kurzem, aber breitem Rumpf. Von den drei Triebwerken war eines im Heck installiert. Grosse Klappen und ein sich von den Flügelspitzen zum Rumpf hin stark veränderndes Flügelprofil erlaubten eine hohe Effizienz nicht nur im Reiseflug, sondern auch für langsame Anflüge. Obwohl American Airlines bereits 1968 25 DC-10 bestellte (plus weitere 25 Optionen), fand der erste kommerzielle Flug erst drei Jahre später statt. Die erste DC-10-10 flog am 5. August 1971 für American Airlines von Los Angeles nach Chicago. Als die neuen Pratt&Whitney-JT9D-20-Triebwerke entwickelt waren, konnte Douglas auch die Langstreckenversion DC-10-40 verwirklichen. Die meisten DC-10-Bestellungen waren aber DC-10-30. Die eigentliche Long-Range-Variante mit höherem Abfluggewicht ist mit den gleichen, längeren Flügeln der DC-10-40 und einem dritten Fahrwerk zwischen den zwei Hauptfahrwerken ausgestattet.

### **... vor 30 Jahren**

Kent, England, 7. Juli 1981: Die grössten Fortschritte auf dem Gebiet des bemannten Solarflugs brachten die Arbeiten von Paul B. McCready in Kalifornien. Aufbauend auf seinen Muskelkraftflugzeugen Gossamer Condor und Gossamer Albatross, stattete er den Gossamer Penguin 1980 mit einem Solarpanel aus. Am 7. August 1980 führte die Pilotin Janice Brown mit dem Penguin einen drei Kilometer weiten Demonstrationsflug von 14 Minuten

Dauer aus. Die Fluggeschwindigkeit lag bei etwa 6,5 Metern pro Sekunde. Das Flugzeug war nur für sehr geringe Belastungen ausgelegt und konnte nur bei Windstille geflogen werden. Ein herausragender Meilenstein wurde mit der Entwicklung des Solar Challenger geschaffen. Es handelt sich um einen Motorsegler mit einer Spannweite von 14,3 Metern. Am 7. Juli 1981 startete Stephen Ptacek mit dem Challenger um 9.28 Uhr vom Flugplatz Pontoise-Cormeilles bei Paris und landete um 14.51 Uhr auf der RAF Base Manston nicht weit von London. Die direkte Verbindungsstrecke ist 262 Kilometer lang. Die grösste Höhe während des Flugs betrug 3500 Meter. Das Flugzeug konnte nur eine Zuladung von 42 Kilogramm befördern. Die Struktur war sehr empfindlich und damit nicht für den Alltagseinsatz geeignet.

### **... vor 20 Jahren**

Edwards AFB, Kalifornien, USA, 15. September 1991: Mit dem C-17 Globemaster schuf McDonnell Douglas einen strategischen Militärtransporter der Spitzenklasse. Der Flugzeugbauer aus Long Beach bekam im August 1981 den Entwicklungsauftrag für einen neuen militärischen Grosstransporter mit interkontinentaler Reichweite. Die Maschine sollte in den Transportverbänden der amerikanischen Armee in Zukunft den bewährten C-141B Starlifter ablösen. Die US Air Force forderte einen Transporter, der neben interkontinentaler Reichweite und grosser Nutzlast auch ab behelfsmässig eingerichteten Pisten nahe dem Gefechtsfeld eingesetzt werden kann. Wie bei jedem militärischen Flugzeugprogramm wurden auch bei der C-17 Kostenüberschreitungen und technische Probleme bei der Entwicklung mit eingeplant. Der Erstflug des modernen Transporters erfolgte am 15. September 1991, und die ersten Maschinen konnten ab dem 14. Juni 1993 durch die US Air Force übernommen werden.

Die C-17 Globemaster III kann 76,6 Tonnen über eine Entfernung von rund 4450 Kilometern transportieren. Die Maschine kann in der Luft betankt werden. Daher können die extrem hohen und sperrigen Nutzlasten in praktisch alle Gebiete unserer Erde nonstop transportiert werden. Diese Fähigkeit ist einzigartig und macht den C-17 Globemaster III zu einem beliebten Exportmuster. Die amerikanischen Transporteinheiten wollten ursprünglich 120 Einheiten dieses strategischen Kampfzonen-transporters beschaffen. Inzwischen wurden bereits mehr als 174 C-17 Globemaster III ausgeliefert, und weitere Maschinen werden folgen. Die US Air Force hat bis heute insgesamt 205 C-17 Globemaster III bestellt. Als Exportkunden konnte Boeing Grossbritannien, Kanada, Qatar, die

NATO-Staatenverbindung, Australien und die Arabischen Emirate gewinnen. Konkurrenz erwächst dem C-17 lediglich vom europäischen A400M Transporter. •

# On The Air ...

Text: Zbigniew Bankowski

## LOCAL NEWS ...

Die Botswana Defence Force hat sich für die Beschaffung von fünf Trainingsflugzeugen des Typs **Pilatus PC-7 Mk-II** entschieden. Inklusive einem Paket an Ersatzteilen sowie Schulungs- und Logistikunterstützung hat der Grossauftrag ein Volumen von rund 40 Millionen Franken. Die 1994 von Pilatus eingeführte Version Mk-II des PC-7 ist im Gegensatz zum ursprünglichen PC-7 mit Schleudersitzen ausgerüstet und verfügt über eine ähnliche Cockpit-Ausrüstung und Rumpfbauteile wie der PC-9. Gemäss von offizieller Seite bisher unbestätigten Medienberichten hat das Emirat Katar zwölf PC-21-Trainingsflugzeuge bestellt. Das entsprechende Exportgesuch sei im Bundesrat diskutiert und bewilligt worden. Ebenfalls bewilligt worden sei die Lieferung von zwei PC-21-Trainern für Testzwecke an Saudi-Arabien.

Mit der Taufe des zehnten Exemplars eines **A330-300** auf den Namen «Appenzell» hat die **Swiss** die Eingliederung der ersten Serie dieses Typs in die Langstreckenflotte vorerst beendet. Ein zweites Kontingent von fünf weiteren Maschinen des Musters wird ab Januar 2012 übernommen. Ab September werden alle A330 und A340 mit der neuen Business Class ausgestattet sein. Im April wurde zudem ein weiterer A320 übernommen, sodass die Swiss dann über 22 Einheiten dieses Musters (A320) verfügt (plus sieben A319 und sieben A321). Die sukzessive Ausflottung der elf Airbus 330-200, die bei Swiss International Air Lines durch die A330-300 ersetzt wurden, schreitet voran. Sie fliegen jetzt für Atlas Jet (Turkei), Edelweiss Air, Strategic Airlines (Australia), Vietnam Airlines, Malaysia Airlines und ab September auch für Air Berlin. Neue Betreiber für die HB-IQA und die HB-IQC sind hingegen noch nicht bekannt.

Mit der Übernahme eines Teils der Aktiven der Genfer **Baboo** vergrössert sich das Streckennetz der **Darwin** auf über 20 Destinationen. Ab Genf werden die ehemaligen Baboo-Destinationen Nizza, Rom, Florenz, Valencia und Venedig weiterhin bedient. Dazu kommen wiederum saisonal bediente Strecken nach St. Tropez, Biarritz und Ibiza. Die ehemaligen Baboo-Ziele Athen, Bordeaux, Bukarest, Figari, Toulouse und London-City wurden aufgegeben. Darwin hat auch die beiden 74-plätzigigen Bombardier Dash-8 Q400 erworben, welche die Flotte von sechs 50-plätzigigen Saab 2000 verstärken. Da für die drei Embraer 190 kein Bedarf bestand, wurden die Jets an den Leasinggeber



retourniert und nach Brasilien (Trip Linhas Aereas) zurückgefliegen. Gemäss Fabio Parini, CEO der Darwin Airlines, soll der Name Baboo bis spätestens in einem Jahr vollständig verschwinden.

## **WORLD NEWS ...**

The **Federal Aviation Administration** has suspended a controller in the Central Florida Terminal Radar Approach Control after a Southwest Boeing 737 was placed in «close proximity» to a Cirrus SR22, a single engine airplane. The FAA says that the controller requested assistance from the Southwest aircraft to check on the Cirrus after it was out of radio contact for more than an hour. It says the Cirrus was on course for Kissimee at an altitude of 11'000 feet while air traffic controllers at Jacksonville centre repeatedly tried to reach it, without success. Southwest Flight 821 was ten nautical miles in trail of the Cirrus at 12'000 feet, en route to Orlando. The controller, a supervisor, asked the Southwest crew to check the cockpit of the SR22. The crew agreed and were directed to the aircraft, where they reported seeing two people in the cockpit. Afterwards, the Southwest 737 was turned away from the Cirrus and vectored for its arrival at Orlando International airport. Roughly 30 seconds later, the Cirrus contacted the Jacksonville centre with its current frequency. Both aircraft landed safely. Preliminary information indicates that there was a loss of required separation between the two aircraft. «By placing this passenger aircraft in close proximity to another airplane, the air traffic controller compromised the safety of everyone involved», says FAA administrator Randy Babbitt.

Russian pilots have managed to extricate an **Alrosa Tupolev TU-154** from a remote military airfield, six months after inflight power loss and an emergency landing left the aircraft stranded. The landing damaged the trijet when it overran the 1300 meters runway into woodland at Izhma in the Komi republic. Tupolev says the aircraft had to undergo engine changes and repairs to its undercarriage, as well as to the skin of its fuselage and wings, after federal air transport agency Rosaviatsia concluded it could be returned to airworthy status. Test pilots from the Russian state aviation research institute GosNII were selected to fly the jet out, and it took off over a distance of some 800 meters.

The U.S. Air Force has formally accepted its first production **Lockheed Martin F-35** Joint Strike Fighter. F-35A aircraft AF-7 was flown to Edwards Air Force Base, California, to join the flight-test program on May 6, the same day aircraft AF-8 – the first F-35A destined for delivery to Eglin AFB, Florida,

to begin training – made its first flight from Fort Worth. With 14 F-35s now flying, the development program has passed 880 test flights and seven more aircraft have rolled out and are being prepared for delivery. Although flight testing is accelerating, development testing has been extended towards the end of 2016, and the entry into service for the Air Force's conventional-take-off-and-landing F35A has slipped to 2017 at the earliest. The short-take-off-and-vertical-landing F35B, responsible for most of the delays, is also picking up pace. Four test aircraft have now accomplished vertical landings, for a total of 84 since the beginning of the year.

### **CRASH NEWS ...**

Indian investigators have cited a lethal combination of sleep inertia and over-dominance by the captain as having led to the fatal overrun by an **Air India Express** Boeing 737-800 at Mangalore in May 2010. Cockpit voice recordings recorded typical breathing patterns of deep sleep from the Serbian captain, lasting 1h 28 minutes, until just 21 minutes before the accident. The aircraft had a later than expected descent and the jet was much higher than it should have been for the instrument landing approach to runway 24. But while the Indian First Officer suggested three times a go-around should be executed, the captain instead attempted to correct the badly misaligned approach. The Boeing 737 passed 2 nm on final at 2220 ft above airport elevation and in a bid to capture the correct glide path for a visual landing, the captain increased the descent rate to nearly 4000 ft/min when passing 1 nm on final for runway 24. He continued the approach despite several automated «sink rate» and «pull-up» warnings generated by the Ground Proximity Warning System. The runway was dry and the winds were calm when the aircraft flew over the runway threshold at 200 feet, travelling at 160 kts, 16 kts higher than its target speed. It landed two-thirds of the way down the 2450 runway. But the captain exacerbated the crisis, making the mistake of trying to abort the landing, within six seconds of applying brakes, even though he had already activated reverse thrust.

Die seit einer Inspektion der ICAO im Jahre 2006 als fluguntauglich eingestufte **AN-12** der **Trans Air Congo** legte sich im Landeanflug auf Pointe Noire, Republik Congo, auf den Rücken und stürzte in ein Wohngebiet. Neben allen neun Insassen kamen hierbei auch weitere 14 Personen am Boden ums Leben. Neben den 750 kg Rindfleisch waren auch fünf heimliche Passagiere an Bord, mit denen die Crew zusätzlich Kasse gemacht hatte. Eine Unsitte, die laut Transportminister angeblich seit Jahren «strengstens» bekämpft

worden ist. Es wurde spekuliert, dass beide Motoren auf der rechten Seite ausgefallen waren. Die Maschine war über 47 Jahre alt ...

Slack operational oversight led an Afghan **McDonnell Douglas DC-8-63** freighter to depart from a UK runway while nearly 12 tons above weight limits, resulting in striking its tail and overrunning before becoming airborne. The incident, involving **Kam Air Cargo**, notably contributed to the European Commission's decision to impose a blanket blacklisting on Afghan carriers. Investigators said that the DC-8 had been carrying 36 ponies from Manston airport, near London, to Buenos Aires via Cape Verde. The flight engineer prepared a load form showing a take-off weight of 155.9 tons, calculated using a pony weight of 350 kg, rather than the 450 kg shown on the cargo manifest. The aircraft was still 11.7 tons above the runway-limited take-off weight of 144.2 tons. As it attempted to depart Manston's runway 28, which is 2750 meters long, it over-rotated, striking its tail 35 meters before the end of the paved surface and continuing onto soft ground, running over an approach light. The DC-8's tail skid scored a 117 meters long mark before the jet became airborne. The crew continued to Cape Verde Islands where evidence of the tail bumper contacting ground was discovered. **None** of the three crew members had operated a DC-8 for eight months. They had **not** been interviewed for their post or gone through a selection process, and the operator had **not** required further training or checks before releasing them to line operation.

### SHORT NEWS ...

**Air Pacific** (Fidji) stornierte ihre Bestellung über acht Boeing 787-9. Es war etwas viel, gleich neun Dreamliner für eine Gesellschaft zu ordern, die momentan drei Langstreckenflieger betreibt.

Embraer meldete den schon lange angekündigten Auftrag von **Alitalia** über 20 Embraer-Jets (15 E-175 und fünf E-190).

**Air Berlin** hat zwei weitere A320 an Azerbaijan Airlines abgegeben (nun schon sechs). Zwei B-737-700 und eine B-737-800 gingen an die Leasinggesellschaften retour und sind bereits bei Yakutia bzw. Air Jamaica. Zwei A319 haben Air Berlin auch schon verlassen und sind bereits bei Cyprus Airways bzw. Aegean Airlines im Einsatz. Zwei Ex-Swiss-Airbus 330-200 (HB-IQH/IQQ) sollen die Langstreckenflotten erweitern.

**Hello** hat bereits einen vierten A320 von GECAS gemietet, dieses Mal Ex-Aigle-Azur.

**Air Arabia** (Sharjah) lässt ihrer 44 bestellten A320 ab Werk mit Sharklets

ausrüsten.

**Airbus** kündigte an, dass der erste **A320neo** bereits im Oktober 2015, also sechs Monate früher als bisher geplant, ausgeliefert werden soll. Das Pratt&Whitney PW1100G wurde als Lead Engine ausgewählt, das CFM Leap X kommt erst mehrere Monate später. Anders als ursprünglich geplant, folgt nach dem A320neo der A319neo und dann erst der A321neo, jeweils mit sechs Monaten Versatz.

Im März ist der erste **Airbus 320** zum Frachterumbau bei den Elbe-Flugzeugwerken in Dreden eingetroffen. Es handelt sich um eine Maschine, die zuletzt 2008 als HB-IJZ von der Schweizer Jetclub für Tunis Air im Einsatz war. Davor hatte Jetclub sie für MyAir (Italien) und Air Prishtina betrieben. Seit Anfang 2009 war sie zunächst in Ahlhorn und dann in Dinard abgestellt.

Die Firma **Goodyear** bestellte in Friedrichshafen drei **Zeppelin** NT zur Lieferung zwischen 2014 und 2017. Der Stückpreis soll bei 14,5 Millionen Euro liegen.

Die **chinesische Luftfahrtindustrie** meldete, dass man in den letzten 60 Jahren mehr als 60000 Flugzeuge und Hubschrauber produziert habe. Davon seien 2400 exportiert oder ins Ausland verschenkt worden.

Die **Lufthansa** hat beschlossen, die im Jahr 2008 eingeführte Marke «Lufthansa Italia» nur noch bis Ende des Sommerflugplans weiterzuführen. •

# Shooter's Corner

## Ordnung ins Bilderchaos – Teil 2: Tipps für einen Foto-Arbeitsfluss

**Im ersten Teil dieses zweiteiligen Beitrags über die effiziente Bildverwaltung haben wir uns mit den Vorteilen von datenbankbasierter Foto-Verwaltungs-Software beschäftigt. Im zweiten und letzten Teil soll nun aufgezeigt werden, wie wir mit einem solchen Bildkatalog arbeiten können und welche Schritte im Foto-Arbeitsfluss sinnvoll sind.**

*Text: Dominique Wirz, F/O A330/340*

Ein durchdachter Foto-Arbeitsfluss erleichtert uns die Arbeit von der Aufnahme über die Archivierung bis zur Präsentation. Dieser Arbeitsfluss ist unterschiedlich von Fotograf zu Fotograf. 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. Im Folgenden werde ich meinen eigenen Foto-Arbeitsfluss beschreiben. Er hat sich schon seit Jahren bewährt und mag dem einen oder anderen Fotografen helfen, sich seinen eigenen Arbeitsfluss zurechtzulegen.

### **1. Abspeichern auf dem Computer**

Beim Herunterladen oder sofort danach gilt es, die nichtssagenden – schlimmer aber noch: die nicht eindeutigen – Dateinamen der Bilder aus der Kamera durch Umbenennung zu ersetzen. Bildnamen sollten eindeutig, aber nicht zu lang sein. Widerstehen Sie der Versuchung, zu viele Informationen in den Namen zu stecken. Diese lassen sich viel besser in den Metadaten (siehe weiter unten) unterbringen. Testen Sie das Namensschema und wenden Sie es danach konsequent an. Bei mir haben sich folgende Bildnamen bewährt: Wirz\_110816\_4289. Also: Kürzel des Fotografen\_Datum\_ursprüngliche Bildnummer der Kamera. Hat man die Vorlage in der Software einmal erstellt, geschieht die Umbenennung bei jedem Import automatisch. Wichtig ist auch die Ablage der Bilder. Sie soll übersichtlich und nachvollziehbar erfolgen. Organisieren Sie Ihre Ordner nicht nach Inhalten (Rotationen Amerika, Familienfeste, Porträts Schätzli etc.)! Einerseits gibt es oft mehrere Inhalte und Merkmale, die besser in Metadaten untergebracht werden. Andererseits wachsen solche Ordner ständig und erschweren den Sicherungsprozess. Bereits gesicherte Dateien sollten möglichst von den neuen Dateien getrennt sein. Ich empfehle eine chronologische Struktur nach Jahren und

allenfalls Monaten. Darunter folgen einzelne Ordner pro Tag oder Shooting. Also beispielsweise 2011/2011\_08/110816 Chicago.

Die Bilder in dieser Ablagestruktur werden bei mir ausserdem auf zwei weitere Festplatten dupliziert. Eine davon befindet sich in meinem Arbeitscomputer, die andere ist mobil und ausser Haus gelagert. Erst jetzt lösche ich die Bilder auf der Speicherkarte - und zwar in der Kamera über den Befehl «Formatieren».

## 2. Bildinspektion und -bewertung

Sind die Bilder im Rechner gesichert und umbenannt, kommt die spannende Phase der Bildinspektion. Erst in einer grossen Darstellung auf dem Bildschirm lässt sich erstmals qualifiziert beurteilen, ob und welche Bilder etwas geworden sind. Für diesen Vorgang braucht man zunächst einmal eine gute Vorschau. Man benötigt sowohl eine Miniaturdarstellung der Bilder für den Überblick als auch die Möglichkeit, einzelne Bilder gross anzuschauen und sogar hineinzuzoomen zu können. Man möchte mehrere Bilder nebeneinander sehen und vergleichen können. Es ist sinnvoll, die inspizierten Bilder zu bewerten und damit eine gewisse Qualitätsklassifizierung und Priorisierung vorzunehmen. Sie hilft später auch dazu, die besten Bilder schnell abzurufen oder diese Werte in Kombination mit anderen Merkmalen zu verwenden, etwa die besten Porträts. Für die Bewertungskennzeichnung hat sich eine Sternewertung etabliert - bei Adobe sind es 1 bis 5 Sterne (und ohne Stern). Die Kriterien der einzelnen Sterneklassen muss man für sich selbst festlegen. Aus der Häufigkeit der Bilder in diesen Sterneklassen sollte sich eine Pyramide ergeben mit einem breiten Sockel an Bildern mit einem Stern und sich nach oben hin stark verjüngend, dorthin, wo die Bilder mit vielen Sternen liegen. Bilder ohne Stern sind bei mir noch nicht bewertet. Einen Stern erhält ein Bild, wenn ich es behalten möchte und es grundsätzlich verwertbar ist. Bereits die 2-Sterne-Bewertung verteile ich vorsichtig und nur an die besten Bilder einer Serie (ca. eines pro zehn 1-Stern-Bilder). 3-Sterne-Bilder sind Top-Bilder des Shootings. 4-Sterne-Bilder sind die besten meiner gesamten Sammlung. 5 Sterne verteile ich erst in zehn Jahren, um die 4-Sterne-Bilder zu differenzieren. Bilder, die ich löschen möchte, versehe ich mit der Flagge «abgelehnt» und lösche sie am Schluss in einem Vorgang - und zwar unwiederbringlich - von der Festplatte, nicht nur aus dem Katalog.

## 3. Bildattributierung

Zwar sind die zuvor beschriebenen Markierungen auch Bildattribute, sie reichen für eine Bildbeschreibung und eine spätere Suche alleine aber nicht

aus. Hierfür sind sehr viel mehr Merkmale und Beschreibungen erforderlich. Man nennt diese auch Metadaten. Sie liefern Informationen über das Bild, sind also Daten über Daten. Einen Teil davon bettet bereits die Digitalkamera mit ein – im EXIF-Datenblock (z.B. Kameratyp, Blende, Zeit, Brennweite usw.). Andere Zusatzinformationen zum Bild muss der Anwender selbst hinzufügen – etwa die aus dem Bereich des IPTC-Datenblocks: Hier speichere ich meine Copyright- und Adressangaben ab, und zwar mittels Vorlage automatisch bei jedem Import. Im Weiteren benutze ich die Felder zum geografischen Ort, wo das Bild aufgenommen wurde, ebenso wie das Feld «Bildbeschreibung» für weitere ergänzende Angaben zum Bild. Danach verteile ich Stichwörter. Eine vorher definierbare Liste oder ein Stichwortbaum (Lightroom) stellt eine einheitliche Schreibweise sicher und reduziert die Vielfalt der möglichen Wörter für den gleichen Sachverhalt.

#### 4. Bildoptimierung

Bevor Sie mit dem Bearbeiten Ihrer Bilder beginnen, müssen Sie unbedingt Ihren Bildschirm kalibrieren. Bei der Bildoptimierung (oder Bildbearbeitung) geht es in den meisten Fällen primär darum, ein optisch ansprechendes Bild zu gestalten, und ein Bild, das möglichst dem entspricht, was der Fotograf bei der Aufnahme gesehen beziehungsweise im Kopf hatte. Die Gestaltung durch die Bearbeitung ist also stark von der Absicht der Aufnahme abhängig. Und es kommt oft vor, dass man vom selben Bild mehrere, unterschiedliche Versionen erstellt (für verschiedene Zwecke). Dafür kann man bei Bildkatalogen sogenannte virtuelle Kopien erstellen, das heisst einen neuen Satz an Bearbeitungsschritten für das selbe Bild. Die neue Generation von Foto-Software (wie z.B. Photoshop Lightroom, Apple Aperture, Nikon Capture NX oder Light Zone) setzt auf das Konzept des nicht-destruktiven Editierens. Alle Korrekturen werden dabei nicht sofort in das originale Pixelbild eingerechnet, sondern zunächst einmal nur in einem Anweisungssatz hinterlegt und lediglich für die Bildschirmdarstellung virtuell ins Bild gerechnet. Dadurch darf man auch etwas mutiger sein. Durch ausgedehnteres und schnelleres Experimentieren können so eventuell neue und bessere Ergebnisse entstehen. Bildoperationen werden jetzt auf einmal unproblematisch, die früher bei zu starker Ausführung ein Bild zerstören konnten (z.B. Kontrasterhöhung oder Schärfen). Mit Lightroom bearbeite ich über 98 Prozent meiner Bilder schnell, elegant und nicht-destruktiv. Für Spezialfälle greife ich auf Photoshop oder Nikon Capture NX zurück. Bei allen Korrekturen sollte man nicht nur das Bild selber, sondern auch das Histogramm im Auge behalten!

Ist ein Bild schliesslich optimiert, kann ich die Bearbeitungsschritte auf alle ähnlichen Bilder kopieren und muss, wenn überhaupt, nur noch feine Anpassungen vornehmen. Ein gewaltiger Effizienz-Gewinn!

## 5. Bildpräsentation

Schliesslich wollen wir die Bilder herausgeben und nutzen, für ein Fotoalbum, für eine Druckerei, für eine Diashow oder das Internet. Verschiedene Programme bieten dazu massgeschneiderte Funktionen. In Photoshop Lightroom kann dazu einfach eine virtuelle Sammlung erstellt werden. Die so ausgewählten Bilder können mittels verschiedener Vorlagen direkt aus dem Programm gedruckt, ins Internet ausgegeben oder als einfache Diashow präsentiert werden. Wer Bilder ins Fotolabor übermitteln oder einfach per E-Mail versenden will, muss sie aus dem Programm exportieren. Dabei können Format, Grösse und Dateiname bestimmt, dazu auch noch Stichwörter mit exportiert oder zum Beispiel die Schärfung durchgeführt werden. Beim Export werden sämtliche Bearbeitungsschritte ins Bild eingerechnet. Typischerweise sind die exportierten Bilder jpeg-Dateien, da es jetzt oft auf kleine Dateigrössen ankommt. Die Bilder exportiere ich in eine ganz neue Verzeichnisstruktur. Sie ist gleich aufgebaut wie die bereits oben beschriebene. Statt «Originale» heisst der oberste Ordner «Versionen». Statt die Unterordner nach Shootings zu beschriften, bekommen sie einen Namen, der sich aus dem Exportdatum und dem Exportzweck zusammensetzt (z.B. 110817 Bestellung ifolor). Die konsequente Trennung von Originalen und Versionen hat viele Vorteile. Der Hauptvorteil liegt für mich darin, dass sich einmal gesicherte Original-Ordner nicht mehr verändern, was die Backup-Arbeit enorm vereinfacht.

## Schlussgedanken

Wer sich nun einen eigenen Arbeitsfluss zurechtlegen möchte, sollte vor allem beachten, dass er seinen Arbeitsfluss nicht überlädt. Was bringt ein noch so toller, gut gemeinter und ausgefeilter Arbeitsfluss, wenn schliesslich der Bilderberg stärker wächst, als wir ihn je abarbeiten können? Deshalb muss der Arbeitsfluss einfach gehalten werden. Also beispielsweise nur wenige Stichworte vergeben und nicht von vorneherein alle Bilder optimieren. Erst wenn der Arbeitsfluss auch im Alltag taugt und wir mit sämtlichen Bildern danach verfahren können, wird sich eine Routine und schliesslich die Freude darüber einstellen, endlich Ordnung ins Bilderchaos gebracht zu haben. •



# Gelesen

**Durch die Wüste – von Dide Ben Nimmsie**

oder

**Die gepackte Chance bringt neue Perspektiven**

Text: Viktor Sturzenegger

Jeder von uns weiss noch, wo er am Morgen des 3. September (CH-Zeit) war – oder am Nachmittag des 11. Septembers 2001. Wir kennen die Folgen der Geschehnisse für unsere Arbeit und die ganze Welt, doch kaum einer hat seine Geschichte mit diesen zwei einschneidenden Ereignissen zu erzählen begonnen. Bis Dieter Eppler – oder eben unser Dide – in die Tasten griff und sein Wüstenabenteuer, das er in einem Internet-Tagebuch (Blog) aus Abu Dhabi sozusagen als «Work in Progress» produzierte, in Buchform herausgeben konnte.

Sein in seinen Ausführungen erkennbarer Groll auf die «Banker» wird von allen Betroffenen des 2. Oktober 2001 geteilt – die Verursacher der Geldnot der Swissair dezent mit Schweinen zu vergleichen, verursacht ein Grinsen auf meinem Gesicht. Überhaupt habe ich das Buch mit häufigen beifälligen Gesten gelesen. Seine Beschreibung der Einführung in die Airbus-Flugverfahren bei Etihad Airways zum Beispiel weckte in mir die Erinnerung an meine Zeit bei Jet Airways India, die ich nicht missen möchte. Ich stelle mir vor, wie er auf seinem kurzen Erstflug von Abu Dhabi nach Bahrain kaum aufhören konnte zu sprechen.

In lockerem Erzählton beschreibt Dide das Leben als Etihad-Captain mit einer Multi-Kulti-Crew und seine fortwährende Auseinandersetzung mit dem Leben in der Schweiz, das er über Satelliten-TV und Zeitungen mitverfolgt. Dass ihm Aussagen Moritz Suters in den Medien dabei sauer aufstossen, kann ich ihm nicht verargen.

Dabei zeichnen seine Tagebuch-Einträge ein präzises Bild der modernen Linienfliegerei, was seinen Kollegen beim Lesen wohl manche Déjà-vus bescheren wird und bei weniger fachkundigen Lesenden durchaus nachvollziehbares Verständnis fördern kann. Zwischen den detailreichen Situationsbeschreibungen aus seiner fliegerischen Tätigkeit lässt Dide hin und wieder philosophische Tiefe anklingen, zum Beispiel, wenn er sich seine Gedanken über Augenblicke macht.

Seine von Adjektiven gesättigte Sprache erinnert mich zuweilen an jene Hexameter meiner Schulzeit: «... und sie erhoben die Hände zum lecker

bereiteten Mahle ...». Er schreibt auch über die kulturellen Ereignisse seiner Zeit zwischen Wüste und Aufhalten in der Schweiz und auf seinen Rotationen rund um die Welt.

Dass der Aufenthalt in den Emiraten viel Positives bringt, hat wohl stark mit der dazugehörigen Einstellung aller Familienmitglieder zu tun, was Dide in den privateren Partien seiner Aufzeichnungen herausstreicht. Dass seine Frau Franziska in der Bibliothek der Deutschen Schule eine interessante Aufgabe und die Kinder in ihren Schulen gute Kontakte fanden, ist dabei sicher ein Vorteil.

Dides Augenblicke der letzten fünf Jahre lassen einige wichtige Ereignisse aus dieser Zeit nochmals Revue passieren, und immer wieder erhalten wir Eindrücke der labyrinthischen Welt orientalischer Administration.

Alles in allem ist es ein durchaus lesenswertes Buch über Dides Welt, die sich von der unseren durch den intensiveren Kontakt mit unterschiedlichsten Kulturen unterscheidet – gemeinsam ist wohl allen «Fliegenden», dass sie dem Leben der «Sesshaften» wenig abgewinnen können, was diese gern mit dem Stigma der «Fahrenden» quittieren.

Möge dieses Buch helfen,  
Brücken zu bauen.

*Dieter Eppler: Blindflug,  
Abu Dhabi, WOA Verlag 2011  
ISBN 978-3-9523657-0-0 •*

# Gedanken eines Fliegenden

## Die Krönung – oder 100 Tage Kapitän

Vom Copiloten zum Kapitän, das ist wie von «Nespresso» zu «Jacobs die Krönung», von Balik-Lachs zu Wurst- oder Käsebrot und vom «Hyatt Long Beach» zum «Park-Inn Heathrow».

Gerade Letzteres fordert einen Jungkapitän in besonderem Masse. Da muss man während des «Park-Ing» auf dem Flughafen Heathrow höllisch aufpassen, dass man im sehr nahen Crewhotel «Park-Inn» mit den Flügelspitzen keine Kratzer hinterlässt. Das Hotelzimmer ist derart dicht beim abgestellten Arbeitsgerät gelegen, dass man schon fast von einem Crewbunk reden könnte. Sicherheitsbewussten Besatzungsmitgliedern wird darum auch ausdrücklich empfohlen, die gelbe Sicherheitsweste beim Gang vom Bett zur Toilette konsequent zu tragen. Dieser «Outsourced Crew Bunk» (OCB) hat aber bei Frühflügen durchaus auch seinen Vorteil. Kann man doch wegen der Nähe zum Flugzeug den «Preflight-Check» bequem im Pyjama vom Hotelzimmer aus erledigen.

Wer denkt, dass die Probleme nach dem Setzen der Parkbremse gelöst sind, irrt gewaltig. Das «Park-Inn» hat auch nach dem «Park-Ing» einiges an Überraschungen auf Lager. Der spezielle Eingangsbereich für Flugbesatzungen erinnert an einen Zivilschutzbunker einer Schweizer Durchschnittsgemeinde, den viele ältere Semester aus ihren WK-Zeiten kennen. Das Pult des diensthabenden Wachsoldaten ist auf jeden Fall aus gleicher Produktion wie das helvetische Pendant, produziert in einer sozialen Einrichtung kurz nach dem letzten Weltkrieg.

Im «Park-Inn» trägt der Wachsoldat ein Namensschild, ist in der Regel weiblichen Geschlechts und verteilt mit Routine einen der 900 Zimmerschlüssel. Eine imposante Zahl von Nachtlagern, verteilt auf eine noch imposantere Zahl von Fluren. Ohne Kompass ist man verloren – es geht einem wie dem Protagonisten in Mani Matters Lied «Är isch vom Amt ufbotte gsy». Eine unendliche Reise durch dunkle Gänge – ohne Ziel, ohne Zukunft, ohne Happy End.

Besatzungen aus aller Welt sind im Hotel in der Überzahl und geniessen deshalb einen besonderen Service. So zum Beispiel brühend heisse Gratisgetränke in der Zivilschutzbunker-Lobby.

Ein neben der fleckigen Polstergruppe stationierter Automat drückt den bereits am Vortag gebrauten braunen Saft im Minutentakt an einer Heiz-

spirale vorbei und sorgt dafür, dass das Getränk, das sie in England Kaffee nennen, immer bitterer wird. Kochendes Wasser dampft daneben und wartet sehnsüchtig darauf, dass jemand seinen Tetleys-Teebeutel darin badet. Kein Ort, der trockene Kehlen nach einem «Ping-Pong-Tag» zwischen Genf und London tröstet. Da das nächste, nicht hoteleigene Bier im Business Class Galley des eigenen Flugzeugs lagert, ist ein Gang in die Hotelschenke unumgänglich – wenn man sie denn auch findet. Einmal hoch, dann immer gegen Süden, und man landet nach einem knappen Kilometer in der Lobby der «echten» Gäste. Das Pub schenkt Gerstensaft zu acht Pfund oder so aus. Ein Schnäppchen!

Wenn die Kurzstreckenspesen eines halben Monats versoffen sind, geht es auf Zimmersuche. War Süden beim Hinweg gut, dann kann Norden beim Heimweg nicht falsch sein. Die Zimmernummern sollten bei der Orientierung helfen, nur folgen sie leider keinerlei Logik.

Endlich im Zimmer angekommen, stört das seltsame Rauschen der Klimaanlage. Das Steuergerät ist schnell gefunden, der AUS-EIN-Knopf auch. Trotz 15-minütigem Hauen, Schlagen, Fluchen und Poltern zeigt sich kein Erfolg. Der Lärm verschwindet nicht, es wird nur wärmer. Während des Zähneputzens beobachte ich durch das Fenster, wie ein Kollege der Technik den Pneudruck an meinem Airbus überprüft. Eine B-747 zischt vor meinem Fenster durch und versperrt den Blick aufs Wesentliche. Darum also der Lärm. Nicht die Klimaanlage ist die nervende Lärmquelle, sondern die startenden Flugzeuge der Piste 27R ...

Bald jedoch gewinnt die angestaute Müdigkeit gegen den Hotelfrust – ich schlafe ein. Die Träume vom weichen Hyatt-Bett und der kuscheligen Decke werden sporadisch von zuknallenden Hoteltüren unterbrochen. Fast wie im Crewbunk!

Auch wenn es nicht so klingt, die Kurzstrecke macht Spass. Ist man am nächsten Morgen endlich in der Luft und gönnt sich einen Schluck «Die Krönung» aus dem roten Pappbecher, steigt die Zufriedenheitskurve steil an. Ein Blick nach rechts zum Copiloten bestätigt: ich bin von Profis umgeben, auf die ich mich verlassen kann.

Der junge Mann programmiert, berechnet, stellt Navigationshilfen ein und bestimmt die Treibstoffmenge für den nächsten Flug. Er gibt die Zahlen an die Planung weiter und erkundigt sich nach dem Parkplatz an der Destination und dem ungefähren Startgewicht. Die neusten Wettermeldungen holt er ebenso ein wie das Kabinenlayout für den folgenden Flug. Ich bin beeindruckt und bekomme ein schlechtes Gewissen.

Liebe Langstreckenkapitäne, mit denen ich in den letzten 15 Jahren Ozeane überquerte, ich entschuldige mich. Wenn ich heute nach rechts schaue, wird mir bewusst, was für ein fauler Hund ich als Copilot war. Äxgüsi!

*Ich tue jetzt Busse im «Park-Inn» in Heathrow. •*