



RUNDSCHAU

2 | 2012

SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



HINTS FOR BETTER SLEEP

Don't consume caffeine or alcohol within 3 hours of bedtime, and don't smoke cigarettes right before bed

Stick to a consistent bedtime and wake-up time from day to day

30% of adults sleep less than 6 hours per night

Resolve problems before climbing into bed to sleep

Once in bed, avoid watching the clock and quiet

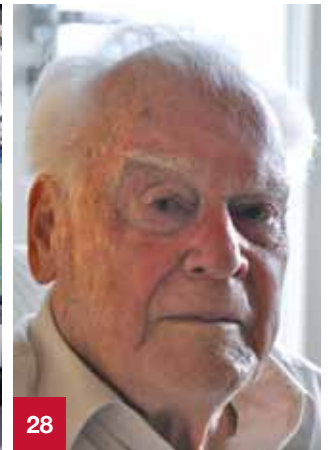
NO EXERCISE WITHIN 3 HOURS OF BEDTIME

Make your sleeping AVOID WRITING LETTERS, USING THE LAPTOP, OR WORKING IN BED

! TURN YOUR MOBILE PHONE OFF AT BEDTIME

Vorsicht bei Müdigkeit! • Neues zu Entscheidungen • EFB – was machen andere Airlines? • IG Flughafen Zürich • Zu Besuch bei Solar Impulse • Was macht eigentlich...Robert Staubli?

Inhalt



3 Editorial/Impressum

4 The President's Voice

Rolf Odermatt analysiert die ungleich langen Spiesse beim Wettbewerb der europäischen Airlines mit der Konkurrenz aus dem Mittleren Osten. Damit der Weltluftverkehr in ein paar Jahren nicht nur von den Airlines am Golf beherrscht wird, müssen Piloten ihren Einfluss auch ausserhalb des Cockpits mit Weitsicht geltend machen.

6 Im Dämmerzustand ist Vorsicht geboten

Für eine Spitzenleistung im Cockpit sollten wir hellwach sein. Nur dann können wir darauf zählen, dass unser Gehirn auf vollen Touren arbeitet. Gerade in der Morgendämmerung zwischen 4 Uhr und 6 Uhr tappen wir im Dunkeln, was unsere wirkliche geistige Kapazität betrifft.

10 Black-out: Neues zu Entscheidungen

Unser Gehirn ist zu vielem fähig, aber nicht dazu, zwei Entscheidungen gleichzeitig zu treffen – und unter Stress kann es sogar blockieren. Hans-Joachim Ebermann, Captain A380 bei der Lufthansa, beleuchtet, wo das in der Fliegerei gefährlich werden kann.

12 Eine neue Chance für das EFB

Das Projekt EFB Class 2 wird erst im Frühjahr 2013 neu aufgerollt. Viele Airlines tun sich schwer mit dem Umstieg auf moderne EFBs. Durch den Aufschub gewinnt die Swiss Zeit, von den Erfahrungen anderer zu lernen und einen klugen und langfristigen EFB-Entscheid zu fällen. Zeit für die «Rundschau», einen kurzen Blick darauf zu werfen, welche EFB-Möglichkeiten existieren.

15 Zu Besuch bei Solar Impulse

Die Welt mit einem solargetriebenen Flugzeug zu umrunden soll 2014 Wirklichkeit werden. Visionäre arbeiten mit Hochdruck daran, die Solar Impulse als Botschafter um die Welt zu schicken. Mit dabei sind auch ein aktiver Swiss- und zwei ehemalige Swissair-Piloten.

17 Nachgefragt

In dieser Rubrik werden Fragen aus dem Pilotenkorps von Experten beantwortet.

18 Die Flugschule der SAT – ein Interview mit Peter Fasler

Mit 200 Schülern, drei Flugbetrieben, acht eigenen Flugzeugen und einer hohen Erfolgsquote in der Ausbildung kann sich die Flugschule der SAT sehen lassen. Peter Fasler, der Head of Training, beleuchtet den Werdegang und die vielen Facetten dieser erfolgreichen Schule.

22 IG Flughafen Zürich – Support für unsere Homebase

Als Gegenwicht zu den zahlreichen Vereinigungen, die den Betrieb am Flughafen einschränken wollen, versteht sich die IG Flughafen Zürich als eine massgebende Kraft, die sich mit Herzblut für die Anliegen des Flughafens Zürich einsetzt. Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit der AEROPERS veranlasst uns, Ihnen die IG Flughafen Zürich näher vorzustellen.

24 Wings for Japan

M/C Beat Pfändler hatte schon sehr früh das Bedürfnis und die Idee, den notleidenden Kindern nach den Erdbeben und dem Tsunami in Japan vom März 2011 zu helfen. Die Umstände im Land machten spontane Hilfe für lange Zeit unmöglich. Ein Jahr nach den tragischen Ereignissen traf die erste Gruppe Kinder in der Schweiz ein.

27 Civilized Thinking

April, April...

28 Was macht eigentlich...Robert Staubli?

Robert Staubli wurde 1988 als Direktionspräsident der Swissair pensioniert. Die «Rundschau» besuchte das ehemalige AEROPERS-Mitglied in Zürich.

32 Die MD-80 im Hobbykeller

Gery Gubler betreibt ein aufwendiges Hobby. Der MD-80-Fan hat ein zersägtes Cockpit erstanden und will es zum Leben erwecken.

34 Eintritte, Loss of Licence und Pensionierung

37 Generation «Flex-Frei»

Spannendes und Zukunftsweisendes zu Schlaftheorien aus dem Liegestuhl...

38 Zeitreise

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

40 On The Air...

Aktuelles aus der Fliegerei.

43 Gedanken eines Fliegenden

Der Kolumnist hilft sparen und träumt davon, für einen kurzen Moment CEO zu sein.

44 Gelesen

Zwei Bücher und ein Film über die menschliche Gier – oder: Der Anfang vom Ende.

46 Meinungsmacher der Aviatik

Webforen sind ernstzunehmende Diskussionsplattformen, in denen Meinungsbildung betrieben wird. In der deutschsprachigen Aviatikszene spielt «flightforum.ch» eine wichtige Rolle.

47 Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals

Jahresbersicht 2011

48 Wir trauern, Termine und Mitteilungen

49 Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

50 Shooter's Corner

Begegnungen mit Menschen zählen vielfach zu den eindrücklichsten Momenten, wenn wir auf Reisen sind. Dominique Wirz erläutert, was beim Fotografieren von Menschen zu beachten ist, damit sich alle Beteiligten gerne daran erinnern.

Editorial



Der Unterschied könnte nicht grösser sein: Mit «iPad, your new digital companion» werden die Maitres de Cabine (M/C) auf Plakaten, Bannern und Werbepostern herzlich in der Zeit des papierlosen Büros willkommen geheissen. Inklusiv einer Testphase wird alles unternommen, damit unliebsame Überraschungen ausbleiben, wenn das Gerät von den M/Cs operationell eingesetzt wird. Es gibt sogar ein «Mobile Device Rollout Office».

Auf der anderen Seite ist Thomas Frick, Head of Flight Operations, wegen der Probleme bei Soft- und Hardware für die Piloten nicht zu beneiden. «Verschiedene Rückschläge», «laufende Verzögerungen» und vieles, das «in den letzten zwei Jahren nicht gut gelaufen» sei, hätten zur momentanen Situation geführt, so seine Einschätzung Ende April. Nach dem Scheitern des Projekts für ein papierloses Cockpit (EFB Class 2) will er die Denkpause nutzen, um «den weiteren Weg sehr sorgfältig zu prüfen und abzuwägen», denn «der EFB-Markt scheint erst jetzt so richtig zu explodieren, und neue Anbieter und Konzepte werden auftauchen».

Tobias Mattle hat sich genau damit beschäftigt. In seinem Bericht «Eine neue Chance für das EFB» blickt er über den Tellerrand hinaus und erklärt, wie zum Beispiel die Schweizerische Rettungsflugwacht das papierlose Cockpit gestaltet. Dort ist seit Anfang Mai das iPad als EFB Class 2 im Einsatz. Mattle empfiehlt der Swiss, von den Erfahrungen anderer zu lernen. Nur so bestehe die Hoffnung auf «eine bessere Lösung im Jahr 2013».

Momentan herrschen im Pilotenkorps aber noch «Verunsicherung und Frusterlebnisse» vor, wie ein Flottenchef die Lage Anfang Mai 2012 diagnostizierte. Beides sind emotionale Zustände, die im Cockpit nicht erwünscht sind. Emotionen belasten und können laut Prof. Jim Horne, Schlafforscher an der Universität Loughborough, auch ein Zeichen dafür sein, dass wir müde sind. Bei Müdigkeit nehmen Emotionen überhand, und die rationalen Denkfunktionen des Gehirns werden

unterdrückt. Entscheidungen mit «wachem Verstand» sind damit unmöglich. Genauso schlecht können wir Entscheidungen treffen, wenn wir unter Druck stehen. Zwei Texte befassen sich mit diesem Themenkreis: «Im Dämmerzustand ist Vorsicht geboten» und «Black-Out: Neues zu Entscheidungen».

Auch in dieser «Rundschau» porträtieren wir bemerkenswerte Persönlichkeiten. Da ist zunächst das Team der Solar Impulse. Peter Tilly war in Payerne und konnte einen Blick auf das grazile Fluggerät werfen. Er berichtet auch über Gery Gubler, einen begeisterten Bastler, der sich den Traum des eigenen MD-80-Simulators erfüllt. Seit drei Jahren ist er mit diesem Projekt beschäftigt und lässt sich auch von Rückschlägen nicht entmutigen.

Viel Begeisterungsfähigkeit und Durchhaltewillen benötigte auch Beat Pfändler, um den Opfern des japanischen Tsunamis helfen zu können. In diesem März konnte die erste Gruppe Kinder mit einem «Tsunami Care Flight» in die Schweiz kommen. Der umtriebige M/C und Fotograf erzählt in dem Interview «Wings for Japan», wie die Woche verlief.

Unser umtriebiger Peter Tilly stattete auch dem ehemaligen Direktionspräsidenten der Swissair, Robert Staubli, einen Besuch ab. Das Interview vermittelt einen sehr interessanten Blick in die Vergangenheit, als auch schon enlarged oder ohne Autopiloten nach Japan geflogen wurde. Staubli flog, beginnend auf der DC-2, so ziemlich alle Typen, die bei der Swissair im Dienst waren, inklusive der A340. Einen Pilotenkoffer, wie wir ihn haben, gab es wohl damals auch schon. Zur anstehenden Neubeschaffung dieser Aktentasche fragt Jeroen van Rooijen, Stilberater der «NZZ», berechtigterweise: «Ist Ihr fliegendes Büro etwa noch nicht papierlos, wie das im Zeitalter der Nachhaltigkeit allenthalben gepredigt wird?» Nachzulesen in «Nachgefragt».

Viel Vergnügen!

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 A330/340
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

André Ruth

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2800 Exemplare

Erscheinungsweise

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

Inseratenannahme

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

Copyright

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

Foto Frontseite: © Swiss International Air Lines | Collage: André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 3/2012: 17. August 2012

The President's Voice



Airline-Industrie wohin?

Um die westlichen Luftverkehrsgesellschaften steht es zurzeit schlecht. Allein seit Jahresbeginn mussten mehrere Airlines ihren Betrieb einstellen. Zum Beispiel ging im Januar in Spanien Spanair Konkurs, und im Februar wurde in Ungarn Malev zahlungsunfähig. Andere Fluggesellschaften serbeln seit Jahren in gefährlicher Nähe des Liquiditätspasses, oder sie konnten nur in letzter Minute von einem investitionsfreudigen Käufer gerettet werden. Das Problem geht quer durch alle Geschäftsmodelle: Die grossen Legacy-Carrier wie Air France-KLM oder Lufthansa schreiben rote Zahlen, und auch bei den sogenannten Billig-Airlines ist die Euphorie der ersten erfolgreichen Jahre verschwunden. Trotzdem versuchen es einige Netzwerk-Airlines verzweifelt ebenfalls in Richtung Low-Cost-Modell. Dies, obwohl eine Untersuchung von «idealo» in Grossbritannien festgestellt hat, dass zum Beispiel eine vierköpfige Familie unter Berücksichtigung aller Kosten heute schon günstiger mit einer Netzwerk-Airline unterwegs ist. Auch in Nordamerika sieht die Sache, abgesehen von wenigen Ausnahmen, nicht anders aus: In Kanada steht Air Canada unter grossem kommerziellem Druck, und in den USA beantragte American Airlines Gläubigerschutz nach Chapter 11.

Ganz anders sieht es bei den grossen Fluggesellschaften des Mittleren Ostens aus. Das Wachstum der – verglichen mit den europäischen Airlines – noch jungen Unternehmen ist enorm. Mit Staatshilfe wurde 2003 in Abu Dhabi die Fluggesellschaft Etihad gegründet. Sie fliegt bereits 60 Destinationen an. Im Jahr 1993 wurde für die aus Doha operierende Qatar Airways der Grundstein gelegt. Sie bedient heute über 100 Destinationen und übernimmt nach eigenen Angaben alle 17 Tage ein neues Langstreckenflugzeug von Boeing oder Airbus. Die 1985 gegründete Emirates rechnet mit zweistelligen Wachstumsraten und will sich in wenigen Jahren als grösste Airline der Welt etablieren. Dazu stehen noch über zweihundert Bestellungen von Flugzeugen für Emirates in den Büchern der Hersteller – ausschliesslich Grossraumflugzeuge, versteht sich. Inzwischen begnügen sich die Airlines am Golf nicht mehr nur mit dem eigenen Wachstum, sie kaufen sogar Beteiligungen an anderen Fluggesellschaften. So verfügt zum Beispiel Etihad über eine 30-prozentige Beteiligung an Air Berlin, und Qatar Airways hat 35 Prozent des Kapitals an Cargolux übernommen. Emirates liebäugelt offenbar mit JetBlue.

Die Expansionsstrategie der arabischen Airlines ist unübersehbar: Mit Megahubs am Golf künstlich einen Kreuzungspunkt der Weltverkehrsströme kreieren, um dann den Markt zu beherrschen.

Freie Marktwirtschaft?

Ein Vergleich zwischen den Verhältnissen der Airlines am Golf und den westlichen Unternehmen zeigt Erstaunliches. So betreibt Emirates die Flotte aus einem Hub in Dubai und Etihad aus Abu Dhabi. Die beiden Städte in den Vereinigten Arabischen Emiraten liegen nicht einmal 200 Kilometer auseinander, und das ganze Land zählt rund acht Millionen Einwohner. Dagegen beträgt die Bevölkerung nur schon im Grossraum um die etwa 350 Kilometer auseinanderliegenden Städte London und Paris zirka 24 Millionen. Die Berechtigung der immens grossen Flotte an Flugzeugen am Golf lässt sich also in keiner Weise mit den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung rechtfertigen. Emirates hat mittlerweile insgesamt 90 Flugzeuge vom Typ A380 bestellt und damit weit mehr als irgendeine andere Airline. Im Vergleich sind für die Lufthansa bisher 17 Stück und für Air France und British Airways je zwölf Stück dieses Typs vorgesehen.

Die drei Airlines Emirates, Etihad und Qatar bedienen von ihren Hubs aus die USA mit über zehn Flügen pro Tag, wogegen nur eine US-Airline Dubai anfliegt. Auch die Schweiz ist ein typisches Beispiel für das Ungleichgewicht: Ein täglicher Flug der Swiss steht zwei Flügen von Emirates und zwei Flügen von Qatar pro Tag gegenüber. Im Bereich der Flugzeugwartungsunternehmen dominiert in der Schweiz und am Flughafen Kloten das frühere SAirGroup-Unternehmen SR Technics, das einem Konsortium aus den Vereinigten Arabischen Emiraten gehört. Dnata, das zweitgrösste Unternehmen für die Bodenabfertigung in Zürich, gehört ebenfalls zur Emirates Group.

Dem unbelasteten Beobachter drängen sich ob dieser Fakten Fragen zur freien und fairen Marktwirtschaft auf. Die Airlines aus der Golfregion bemühen sich um Rechtfertigungen. Eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Airline Emirates für den Standort Deutschland, die vom Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt gemacht wurde, kommt zum Schluss, dass die deutsche Volkswirtschaft deutlich von der Geschäftstätigkeit von Emirates in Deutschland profitiert. Dieses Resultat kann insofern nicht erstaunen, als die Studie von Emirates selber in Auftrag gegeben wurde und dabei in keiner Weise auf mögliche marktverzerrende und unfaire Wettbewerbsbedingungen eingegangen wird, die mittelfristig in Deutschland viele Jobs bedrohen könnten.

Die Manager der Fluggesellschaften aus dem Golf weisen jegliche Subventionierung durch den Staat von sich. Westliche Analysten wie JP Morgan stellen den Unternehmen diesbezüglich ebenfalls einen Persilschein aus. Offizielle Subventionen, wie sie auch in europäischen Staaten zur Rettung ihrer eigenen Airlines in der Vergangenheit getätigt wurden, sind offenbar nicht ersichtlich. Es lässt aber aufhorchen, wenn

«Seit Jahresbeginn mussten mehrere europäische Airlines ihren Betrieb einstellen. Dagegen wachsen die grossen Fluggesellschaften des Mittleren Ostens enorm.»

der Chef von Etihad, James Hogan, im selben Interview, in dem er zwar jegliche staatliche Unterstützung verneint, das strategische Interesse dieses Staates an den Airlines festhält: «Wir sind als Airline Teil einer Diversifikationsstrategie der Vereinigten Arabischen Emirate. Es heisst zwar, die Ölreserven würden noch für 100 Jahre reichen, aber wir müssen uns breiter aufstellen mit Industrie, Dienstleistungen, Medizin, Bildung, Hotels, Tourismus und Kultur ...»

Die Beziehungen des Department of Tourism and Commerce zu Emirates sind ebenfalls sehr flussend. Das Tourismus-Departement engagiert sich mit Emirates bekanntlich massiv durch Werbung und Sponsoring im Bereich des Fussballs. «Fly Emirates» ist der Slogan, der anlässlich der Fussball-WM um die Welt ging. Das Swiss-Management hätte sicher auch nichts dagegen, wenn Schweiz Tourismus die Werbung für die Schweizer Airline übernehmen würde.

Ulrich Schulte-Strathaus, Generalsekretär der Association of European Airlines, kommentiert den Wettbewerb mit Nahost-Fluglinien: «In Europa und den USA sind Eigentümer, Betreiber und Aufsicht von Fluglinien, Flughäfen und Flugaufsicht aus gutem Grund getrennt und die Fluggesellschaften mehrheitlich privatisiert. In den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) ist die gesamte Luftfahrtbranche verstaatlicht und steht direkt unter der Aufsicht der Regierung. Der Chef der Flugaufsicht ist gleichzeitig der CEO von Emirates und zudem der Onkel des regierenden Scheichs. Staatliche Quersubventionen und wettbewerbsschädliche Beihilfen sind in diesem Geflecht gar nicht kontrollierbar.»

Die Liste lässt sich noch beliebig verlängern: Steuerfreiheit für Unternehmen und Angestellte, keine Sozialkosten, niedrige Gebühren für die Flugsicherung, Flughäfen mit 24-Stunden-Betrieb usw.

Die Liste lässt sich noch beliebig verlängern: Steuerfreiheit für Unternehmen und Angestellte, keine Sozialkosten, niedrige Gebühren für die Flugsicherung, Flughäfen mit 24-Stunden-Betrieb usw.

Was geht das uns Piloten an?

Lee Moak, der Präsident von ALPA, ist überzeugt, dass, wenn wir heute nichts unternehmen, der Weltluftverkehr in wenigen Jahren von den Airlines am Golf beherrscht wird. Ein Szenario, in dem weltweit praktisch nur noch Flugzeuge mit dem Label «operated by Emirates», «operated by Qatar Airways» oder «operated by Etihad» herumfliegen, sei nicht mehr unwahrscheinlich. Es gelte jetzt, etwas zu unternehmen, bevor es zu spät sei. Das «uneven playfield» muss korrigiert, die Spiesse müssen gleich lang gemacht werden.

In den USA übernimmt die Export-Import-Bank of the United States bei Exporten von US-Produkten das Kreditrisiko. Davon hat Boeing bei Flugzeugverkäufen ins Ausland gerne profitiert. Gleichzeitig setzten aber die ausländischen Airlines, deren Flugzeuge mit amerikanischen Steuergeldern vorzüglich finanziert waren, wiederum die amerikanischen Airlines als Mitbewerber unter Druck, weil diese ihre Flugzeuge zu schlechteren Bedingungen finanzieren müssen, was ein Nachteil im Wettbewerb ist. Mit Einflussnahme in

der Politik ist es dem Pilotenverband jetzt gelungen, die Finanzierung von Flugzeugen durch die Ex-Im-Bank einzuschränken und damit Jobs in der eigenen Airline-Industrie zu schützen.

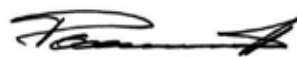
In Europa ist sich der Verband der europäischen Piloten, European Cockpit Association (ECA), ebenfalls im Klaren, dass heute zur Wahrung der Interessen der Piloten die Einflussnahme unumgänglich ist. Ein erster

errungener Erfolg zeigt sich in einem EU-Gesetz, in dem neu bestimmt wird, dass Piloten dort ihre sozialen Abgaben und Steuern bezahlen müssen, wo sie ihre Homebase haben. Mit diesem Gesetz können Praktiken zur Umgehung von Sozialabgaben und Steuern weitgehend verhindert werden, wie

sie vor allem von Low-Cost-Gesellschaften ausgeübt werden.

Aktuell kämpfen die europäischen Piloten in der ECA für Flugdienstvorschriften, die auf wissenschaftlichen Grundlagen und nicht auf kommerziellen Interessen basieren. Für Piloten, Passagiere und auch die Bevölkerung ist zu hoffen, dass die EASA und die EU-Kommission ihre Verantwortung für eine sichere Luftfahrt in Europa wahrnehmen werden.

Es reicht auch für uns Piloten in der Schweiz nicht mehr aus, einen guten Vertrag auszuhandeln und dann zu warten, bis er abläuft – im naiven Glauben, dass er sich dann problemlos erneuern lässt. Auch das Management unserer Airline steht am Markt unter Druck und, wie am Beispiel der Golf-Carrier aufgezeigt, oft unter erschwerten Wettbewerbsbedingungen. Die Fähigkeit oder die Fantasie des Managements reichte in dieser Situation bisher zu nicht mehr, als den Druck auf – wie sie sagen – «die einzigen beeinflussbaren Kosten», die Personalkosten, weiterzuleiten. Es ist also durchaus sinnvoll, wenn wir uns nicht nur im Cockpit den neuen Systemen anpassen und sie nutzen, sondern auch in unserem Umfeld. Das heisst konkret, dass wir als Piloten unseren Einfluss auch ausserhalb des Cockpits mit Weitsicht geltend machen müssen. Nur so werden wir unsere Interessen auch langfristig wahren können.



Rolf Odermatt
Präsident



Im Dämmerzustand ist Vorsicht geboten

Um im Cockpit eine Spitzenleistung erbringen zu können, sollten wir hellwach sein. Nur dann können wir darauf zählen, dass unser Gehirn auf vollen Touren arbeitet. Wenn wir schläfrig sind, tappen wir im Dunkeln, was unsere wirkliche geistige Kapazität betrifft – gerade in der Morgendämmerung zwischen 4 und 6 Uhr.

Text: Jürg Ledermann

Schauen wir zuerst einmal kurz in den Spiegel. Um jeden Tag eine Spitzenleistung erbringen zu können, sollten wir als Erstes richtig ausgeschlafen sein. Stellen Sie sich dazu diese Fragen:

- Würden Sie am liebsten noch weiterschummern, wenn der Wecker am Morgen klingelt?
- Gibt es tagsüber Momente, an denen Sie am liebsten ein Nickerchen machen würden?
- Neigen Sie dazu, kurz einzunicken, wenn Sie an Meetings einem Vortrag zuhören, als Passagier in Autos oder Flugzeugen oder im Wartezimmer des Arztes sitzen oder zu Hause fernsehen?
- Schlafen Sie beinahe sofort ein, wenn Sie abends ins Bett gehen?
- Freuen Sie sich auf das Wochenende oder die freien Tage, um mal «wieder richtig auszuschlafen»?
- Neigen Sie dazu, an freien Tagen zwei oder mehr Stunden länger zu schlafen als an Arbeitstagen?

Wenn Sie zwei oder drei Fragen mit Ja beantwortet haben, stehen die Chancen gut, dass Sie ein erhebliches Schlafmanko mit sich herumtragen. Das bedeutet, dass der Schlafdruck grösser als normal ist, weil der Körper zu wenig Schlaf bekommen hat. In diesem Zustand versuchen Körper und Gehirn, Energie zu sparen, womit es auch nicht möglich ist, eine Spitzenleistung zu erbringen. Auch wenn Sie das jetzt vielleicht nicht glauben – weil die Müdigkeit Ihren Verstand vernebelt: Sie brauchen mehr Schlaf!

«It's Time to Wake up the Value of Sleep!» ist eine erfrischende Abhandlung über die Zusammenhänge und Wirkung von Schlafmangel. Geschrieben hat sie Dr. John Caldwell, ein mehrfach ausgezeichnete Schlafforscher von Fatigue Science, der für die U.S. Army und Air Force sowie in Zusammenarbeit mit der NASA nach Möglichkeiten gesucht hat, die Gefahr von Müdigkeit in der Luftfahrt einzugrenzen. Der Text, dem die obigen Zeilen entstammen, ist auf der Homepage www.fatiguescience.com zu finden, wo Caldwell den Posten des Chief Science Officers innehat.

Exekutive Funktionen

Es ist nicht erstaunlich, dass sich das Militär sehr intensiv mit der Auswirkung von Schlafmangel auf die geistige Verfassung und Einsatzfähigkeit von Menschen beschäftigt hat. Gerade die Piloten von Bombern und Kampfflugzeugen sind in Konflikten oft sehr lange unterwegs und sollten ihre teuren und oft geheimen Fluggeräte wieder heil zur Basis zurückbringen können. Dafür sind sie auf ein waches Gehirn angewiesen, das die sogenannten exekutiven Funktionen (siehe Kasten) ohne Einschränkungen ausführen kann.

Es sind die Funktionen, die höhere Lebewesen wie Menschen auszeichnen: Wir setzen Ziele, planen, entscheiden über Prioritäten, schätzen Konsequenzen ab, initiieren und sequenzieren Handlungen zielgerichtet, beobachten die Ergebnisse und sind fähig, uns selber zu korrigieren. Daneben können wir unsere Impulse kontrollieren, die Emotionen regeln und die Aufmerksamkeit auf das richten, was uns wichtig erscheint, wobei wir andere Dinge ignorieren, die uns nur ablenken würden.

Diese geistige Meisterleistung wird im präfrontalen Cortex (siehe Kasten) erledigt. Er empfängt die sensorischen Signale, ordnet ihnen Gedächtnisinhalte und emotionale Bewertungen zu und initiiert auf dieser Basis Handlungen. Er wird als oberstes Kontrollzentrum für eine situationsangemessene Handlungssteuerung angesehen und ist gleichzeitig intensiv an der Regulation emotionaler Prozesse beteiligt.

Der präfrontale Cortex hat den höchsten Stoffwechsel und die höchste neuronale Aktivität des Gehirns, und er nimmt rund 30 Prozent des Platzes im Schädel in Anspruch. Wie bei «Spitzensportlern» üblich, braucht auch er Erholungsphasen. Experimente mit Schlafentzug über mehrere Tage zeigten bei den grundlegenden Körperfunktionen keine wesentlichen Unterschiede. Das Verhalten der Personen änderte sich aber entscheidend. Unser Körper benötigt den Schlaf eigentlich nicht, der präfrontale Cortex aber schon. Nur im Tiefschlaf der Phasen 3 und 4 (siehe «Rundschau»-Ausgabe 4/2011) kann er richtig abschalten und sich regenerieren.

«Fatigue is a physiological problem that cannot be overcome by motivation, training, or willpower.»

Unflätiges Verhalten

Laut Caldwell haben Studien gezeigt, dass bereits eine oder zwei Stunden Schlafmanko die Wachsamkeit und Leistungsfähigkeit in der darauf folgenden Arbeitszeit fast unverzüglich vermindern. Nach einer schlaflosen Nacht sind die exekutiven Funktionen erheblich eingeschränkt: wir können eine sich schnell ändernde Situation nicht mehr richtig erfassen; wir werden zunehmend von Dingen abgelenkt, die irrelevant sind; wir denken und planen in engeren Bahnen und sind weniger flexibel; wir werden sturer und sind zunehmend unfähig, Probleme innovativ zu lösen; der Wortschatz nimmt ab; wir bekunden Mühe, zu artikulieren, und unser Tonfall wird flacher.

Prof. Jim Horne, Direktor des Sleep Research Centre der Universität Loughborough, war Gastdozent am Symposium «The Risk of Fatigue» von Ende März in Basel, das vom Departement für Anästhesie der Universität Basel, der REGA und der Swiss organisiert worden war. Er berichtet in «Frontal Assault» über die Geschichten von Soldaten (die früheste von 1815 aus der Schlacht bei Waterloo), die teilweise erhebliche Verletzungen

im Stirnbereich erlitten hatten und trotzdem mit wenigen sichtbaren Einschränkungen weiterlebten. Spätere Studien über Verletzungen des Gehirns – speziell im Bereich über den Augen – schildern, dass sich die Patienten «more risky, rude and bawdy» verhielten. Dies sei begleitet worden von «excessive swearing, rash decision making, hypersexuality, childish humour, a disregard for normal social conventions, as well as a loss of empathy towards others, inappropriate interpersonal behaviours and even compulsive gambling», wie Horne schreibt.

Auch hier genügt der Blick in den Spiegel, um die eine oder andere Verhaltenskomponente bei sich selber zu entdecken – zwar unverletzt, aber mit Schlafmangel.

Tödliche Heimfahrt im Auto

John Caldwell war ebenfalls Gast am Symposium in Basel. Er meint, dass die Folgen von Schlafmangel nicht allzu gravierend seien, solange sie sich nur beim Einschlafen vor dem Fernseher äussern. Gefährlich, um nicht zu sagen tödlich kann ein Einnicken enden, wenn es am Lenkrad des Autos geschieht – auf der Heimfahrt von der Arbeit zum Beispiel.

Horne hat sich intensiv mit den Folgen von Müdigkeit im Strassenverkehr auseinandergesetzt. Auch wenn sich Schlafmangel in der Gesellschaft nur selten offen zeigt, so schaffen es die schrecklichen Folgen von Verkehrsunfällen häufig auf die Frontseite der Boulevardpresse. Immerhin 20 Prozent dieser Unfälle lassen sich auf das Einschlafen am Steuer zurückführen, so Horne. Diese Unfälle enden meist schlimmer als andere, weil die Fahrzeuge oft ungebremst mit Hindernissen neben der Strasse oder dem Gegenverkehr

«Das einzige Mittel, das gegen Fatigue wirkt, ist Schlaf.»

Exekutive Funktionen

Mit dem Begriff «Exekutive Funktionen» werden in der Hirnforschung und Neuropsychologie mentale Funktionen bezeichnet, mit denen Menschen (im weiteren Sinne: höhere Lebewesen) ihr Verhalten unter Berücksichtigung der Bedingungen ihrer Umwelt steuern: das Setzen von Zielen, Planung, Entscheidung für Prioritäten, Impulskontrolle, emotionale Regulation, Aufmerksamkeitssteuerung, zielgerichtetes Initiieren und Sequenzieren von Handlungen, motorische Steuerung, Beobachtung der Handlungsergebnisse und Selbstkorrektur. Es handelt sich also um die «höheren» mentalen bzw. kognitiven Prozesse, die der Selbstregulation und zielgerichteten Handlungssteuerung des Individuums in seiner Umwelt dienen. Auch motivationale Funktionen wie Willensbildung und Initiative werden den exekutiven Funktionen zugerechnet. Die Voraussetzung für eine gute Funktionsfähigkeit dieser kognitiven Leistungen ist auf Gehirnebene ein intaktes Frontalhirn (Frontallappen, insbesondere präfrontaler Cortex) sowie ein ausbalanciertes Zusammenspiel bestimmter, in Regelkreisen angeordneter Nervenbahnen und der zugehörigen Neurotransmitter.

Quelle: Wikipedia

kollidieren. Die meisten dieser Unfälle ereignen sich in der Nacht um 2 Uhr, gegen 6 Uhr morgens und um 16 Uhr nachmittags. Häufig geschieht es auf der Heimfahrt nach der Nachtschicht oder nachmittags, wenn vor allem ältere Personen von der Mittagsmüdigkeit übermannt werden.

Am gefährdetsten sind junge Männer unter 30, dies aus zwei Gründen. Erstens benötigen sie, auch wenn sie das vielleicht nicht gerne hören, mehr Schlaf als ältere Menschen. Zweitens meinen sie, im jugendlichen Gefühl der Stärke und Unverletzlichkeit die Heimfahrt noch durchstehen zu können – während die anderen Partygänger im Auto schon längst eingeschlafen sind.

Als weitere Risikogruppe gelten Berufschaffeuere, wenn sie in der Nacht auf Autobahnen mit wenig Verkehr einer grossen Monotonie ausgesetzt sind.

Nutzloser Kampf gegen den Schlaf

Obwohl jeder Autofahrer weiss, welche enormen Konsequenzen ein Mikroschlaf am Steuer haben kann, werden die Alarmsignale des Körpers häufig ignoriert. Schlaf am Steuer kommt nicht plötzlich und unerwartet. Sobald ein Fahrer beginnt, sich die Augen zu reiben, sich reckt und streckt und irgendwie versucht, wach zu bleiben, ist es höchste Zeit für einen Stopp.

Das Üble an der Situation ist leider, dass der Mensch das Mass seiner Müdigkeit nicht richtig beurteilen kann. Wie oben beschrieben, leidet der präfrontale Cortex, das wichtige Organ für rationales Denken, hauptsächlich unter dem Schlafmangel. In diesem Zustand lockt er uns mit einer gefährlichen Risikobereitschaft und belebt uns mit einem falschen Optimismus. Wie Horne in Studien belegt hat, helfen da auch «altbewährte» Mittel wie laute Musik oder kalte Luft im Gesicht nur wenige Minuten.

Einen ganz bösen Effekt hat Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit bei Schlafmangel. Auch kleine Mengen, die eine Blutalkoholkonzentration (BAK) weit unter den gesetzlichen Limiten bewirken, verstärken die Schläfrigkeit erheblich. Horne konnte nachweisen, dass selbst ein BAK, der kaum mehr zu messen war, die Fahrtüchtigkeit von schläfrigen Lenkern deutlich verschlechterte. Interessanterweise können Männer diesen Doppeleffekt bei sich nicht wahrnehmen, während Frauen merken, dass es ihnen schlechter geht. Dieser genetische Unterschied konnte mit Hirnstrommessungen nachvollzogen werden.

Der Schritt vom Berufschaffeuere oder dem Schichtarbeiter in unsere Arbeitswelt ist bei dieser Thematik klein. Auch wir fahren nach langen Arbeitstagen und durchflogenen Nächten müde nach Hause. Auch wir spüren uns dann nicht mehr richtig und haben oftmals nur noch den Wunsch, schnell ins Bett zu kommen. Gerade Crew Members mit langem Heimweg seien an dieser Stelle deutlich gewarnt.

Messung von Schläfrigkeit

Wie andere Schichtarbeiter kämpfen auch wir in der monotonen Dunkelheit mit dem Schlaf. Dass der Kampf auch bei grosser Willensleistung verloren gehen kann, zeigte Dr. Mellisa Mallis, Chief Scientist for Operational and Fatigue Research am Institute for Behavior Resour-

Präfrontaler Cortex

Der präfrontale Cortex ist ein Teil des Frontallappens der Grosshirnrinde (Cortex). Er befindet sich an der Stirnseite des Gehirns. Er empfängt die verarbeiteten sensorischen Signale, integriert sie mit Gedächtnisinhalten und aus dem limbischen System stammenden emotionalen Bewertungen und initiiert auf dieser Basis Handlungen. Er wird als oberstes Kontrollzentrum für eine situationsangemessene Handlungssteuerung angesehen und ist gleichzeitig intensiv an der Regulation emotionaler Prozesse beteiligt.

Verletzungen können zum Zerfall des Kurzzeitgedächtnisses, der Langzeitplanung, zu Perseveration und Inflexibilität im Verhalten und zu eindrucksvollen Persönlichkeitsveränderungen der Betroffenen (emotionale Verflachung, Triebenthemmung, situationsunangemessene Euphorie und Missachtung sozialer Normen) führen. Neben Verletzungen durch Schädel-Hirn-Traumata gibt es auch degenerative Erkrankungen, die vorwiegend die präfrontale Rinde betreffen. Tests haben ergeben, dass sich der Gerechtigkeitssinn mit Magnetfeldern gezielt ausschalten lässt.

Quelle: Wikipedia

ces in Baltimore, am Basler Symposium anhand von Tests in Flugsimulatoren bei der NASA. Piloten wurden zu Forschungszwecken mit Schlafentzug im Simulator in den Reiseflug versetzt und schliefen trotz der ungewöhnlichen Umstände nach einer gewissen Zeit ein. Befragt nach ihrem Befinden, gaben sie zwar an, müde zu sein. Sie hatten aber nicht erwartet, kurz darauf einzuschlafen. Auch wenn die subjektive Einschätzung über die Schläfrigkeit (fatigue) schwierig ist, so ist es doch möglich, den Zustand – allerdings meist nur unter Laborbedingungen – objektiv zu messen.

Als ganz präzises Mittel gilt die Hirnstrommessung (Elektroenzephalographie, EEG), die seit mehr als 80 Jahren angewendet wird. Die gemessene Hirnaktivität in bestimmten Frequenzbereichen gibt darüber Aufschluss, wie stark der homöostatische Prozess (Schlafdruck) fortgeschritten ist. Bei einer anderen Methode werden das Bewegungsmuster der Augen, die Frequenz des Lidschlags und das Verhalten der Pupillen gemessen. Was in Autos und Lastwagen gut zur Warnung vor Mikroschlaf funktioniert, versagt laut Mallis im Cockpit total. Die Köpfe der Piloten bewegten sich beim Test im Simulator sehr häufig aus dem kleinen Beobachtungsfenster der Kameras heraus und waren zeitweilig von Navigationskarten und anderen Dingen verdeckt.

Mit sogenannten Vigilanztests, dem Messen der Reaktionsgeschwindigkeit, lässt sich die Aufmerksamkeit testen. Auch diese Methode lässt sich in der Praxis nur

schwer einsetzen. Die betreffende Person müsste dafür etwa zehn Minuten in ruhiger Umgebung konzentriert vor dem Testgerät – beispielsweise einem Smartphone – sitzen. Auch das Abfragen des subjektiven Zustands auf einer Skala von 1 bis 9, wie es die Karolinska Sleepiness Scale (KSS) erlaubt, sollte nach Horne nicht rasch in ein paar Sekunden erfolgen. Erst nach einer Ruhephase von mindestens fünf Minuten, wenn die Stressoren des Arbeitsplatzes ihre Wirkung verloren haben, entfalte sich das Gespür für die eigene Befindlichkeit. Die KSS-Werte seien dann mit objektiven Messungen vergleichbar.

Die Messung der aktuellen geistigen Fitness ist aber ein zentraler Bestandteil jedes Fatigue Risk Management Systems (FRMS). Denn nur wenn aus den Cockpits aussagekräftige Meldungen über Fatigue in den Regelkreis einfließen, können Anpassungen vorgenommen werden.

Piloten mit Manko

Mallis betonte an dem Symposium, dass die Gefahr bei Fatigue davon ausgehe, dass die Leistungsfähigkeit des Gehirns schon dann eingeschränkt sei, bevor der Pilot spürbar ermüdet ist. Caldwell fügte an, dass ein Mensch im Schnitt acht Stunden Schlaf benötige, und alles, was darunter liege, bereits zu Fatigue beitrage. Er zählt in einer Arbeit für das U.S. Air Force Research Laboratory («Alertness Management Strategies for Operational Contexts», August 2008) die wichtigsten Faktoren auf, die zu relevanter Fatigue führen:

- Personnel are working long hours in a given shift;
- Personnel have been working long shift for several consecutive duty days;
- Work and/or sleep schedules have been irregular and/or unpredictable;
- Critical tasks are being performed during circadian low points (night or post-lunch dip);
- Insufficient sleep is obtained immediately prior to the work shift;
- Insufficient sleep has occurred for several days prior to the work period (cumulative sleep debt);

HINTS FOR BETTER SLEEP

Don't consume caffeine or alcohol within 3 hours of bedtime, and don't smoke cigarettes right before bed

Stick to a consistent bedtime and wake-up time from day to day

30% of adults sleep less than 6 hours per night

Resolve problems before climbing into bed to sleep **Once in bed, avoid watching the clock**
Make your sleeping area cool, dark and quiet

NO EXERCISE WITHIN 3 HOURS OF BEDTIME

AVOID WRITING LETTERS, USING THE LAPTOP, OR WORKING IN BED



TURN YOUR MOBILE PHONE OFF AT BEDTIME

If you find yourself unable to sleep once in bed, choose to leave the bedroom rather than be restless in bed and only return to the bedroom when you are once again tired

65%

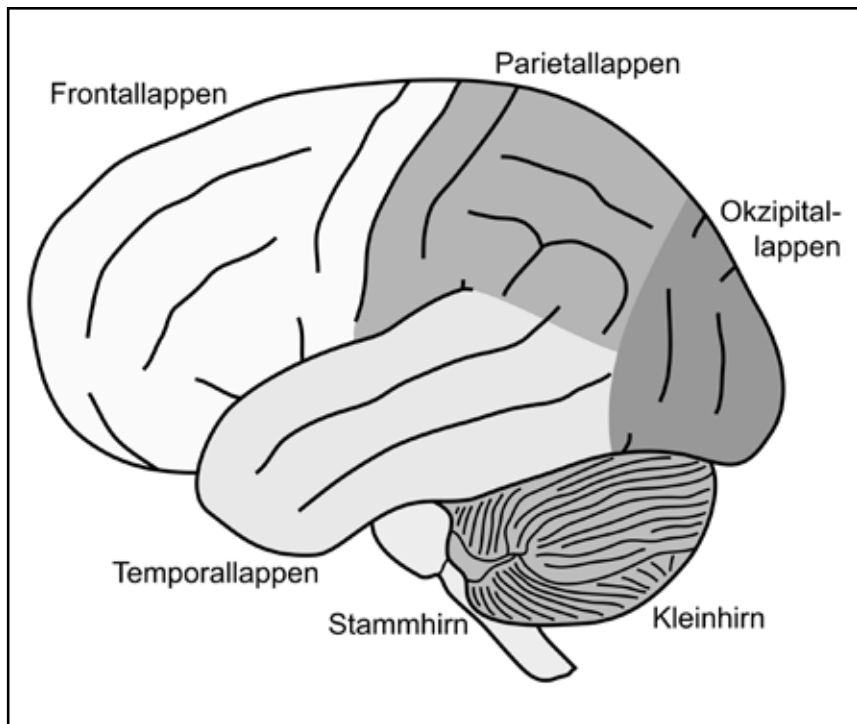
of adults have sleep problems at least a few nights per week

YOUR BED IS A SANCTUARY ... IT SHOULD BE USED ONLY FOR

SLEEP & SEX

www.fatiguescience.com

Dr. John Caldwell's Ratschläge für einen besseren Schlaf.



Seitenansicht des menschlichen Gehirns mit grober Unterteilung.

- The nature of the work is boring or tedious;
- The work environment is soporific (dimly lit and quiet);
- Physical and/or mental stress is present.

In einem Positionspapier «Fatigue Countermeasures in Aviation» von 2009 beschreibt er zusammen mit Mallis die Situation der Piloten in der zivilen Aviatik wie folgt: «Long-haul pilots frequently attribute their fatigue to sleep deprivation and circadian disturbances associated with time zone transitions. Short-haul (domestic) pilots most frequently blame their fatigue on sleep deprivation and high workload. Both long- and short-haul pilots commonly associate their fatigue with night flights, jet lag, early wakeups, time pressure, multiple flight legs, and consecutive duty periods without sufficient recovery breaks.»

Aufklärung gefordert

Das einzige Mittel, das gegen Fatigue wirkt, ist Schlaf. Letztlich geht es laut Caldwell und Mallis im Kampf gegen «The Risk of Fatigue» darum, eine breite Aufklärungskampagne im Unternehmen zu betreiben. Das Ziel müsse sein, dass «the individual pilot, schedulers, and management must be convinced that sleep and circadian rhythms are important and that quality day-to-day sleep is the best possible protection against on-the-job fatigue».

Dabei seien die zentralen Punkte der Botschaft:

- Fatigue is a physiological problem that cannot be overcome by motivation, training, or willpower;
- People cannot reliably self-judge their own level of fatigue-related impairment;
- There are wide individual differences in fatigue susceptibility that must be taken into account but which presently cannot be reliably predicted;
- There is no one-size-fits-all «magic bullet» (other than adequate sleep) that can counter fatigue for every person in every situation; but...
- There are valid counter-fatigue strategies that will

enhance safety and productivity, but only when they are correctly applied.

Als eine der möglichen Gegenmassnahmen gegen akute Müdigkeit wird das Napping (Kurzschlaf) im Reiseflug empfohlen. Dies entspricht unserem Controlled Rest, der im OM A unter Fatigue Management (Art. 6.1.1.12) beschrieben ist. Laut Mallis hat ein 45-minütiger Controlled Rest eine deutliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit während der anschliessenden 90 Minuten zur Folge. Dabei wird deutlich hervorgehoben, wie wichtig es ist, die 45 Minuten einzuhalten, um den Tiefschlaf und das anschliessende träge Aufwachen (sleep inertia) zu vermeiden. Auswertungen haben gezeigt, dass während dieser Zeit im Durchschnitt ein 26-minütiger Schlaf erfolgt. Selbst Personen mit grossem Schlafmanko fallen erst nach rund 30 Minuten Schlaf in den im Cockpit unerwünschten Tiefschlaf.

Air Canada auf Abwegen

Ein eindrückliches Lehrstück dazu lieferte die Besatzung des Air-Canada-Flugs 878 vom 14. Januar 2011 ab. Der First Officer schlief im Reiseflug rund 75 Minuten, obwohl auch bei Air Canada eine 40-Minuten-Regel gilt. Er war gerade dabei aufzuwachen und bemerkte, dass er sich nicht besonders wohl fühlte (sleep inertia), als der Captain ihn über ein auch auf dem TCAS dargestelltes Flugzeug informierte, das 1000 Fuss tiefer flog und ihnen entgegenkam. Der First Officer schaute aus dem Fenster und hielt zunächst die hell leuchtende Venus für das Flugzeug. Als er das Flugzeug und dessen Beleuchtung endlich entdeckte, schätzte er dessen Position so ein, als sei es über ihnen und im Sinkflug auf direktem Kollisionskurs. Der First Officer reagierte instinktiv, indem er die Nase bei eingeschaltetem Autopiloten nach unten drückte. Der Captain reagierte prompt, schaltete den Autopiloten aus, übernahm die Kontrolle und brachte das Flugzeug wieder auf die Reiseflughöhe. Im Aviation Investigation Report A11F0012 des Transportation Safety Board of Canada steht dazu: «During the pitch excursion, the aircraft pitch changed from the cruise attitude of 2 degrees nose up, to 6 degrees nose down followed by a return to 2 degrees nose up. The vertical acceleration forces (g) went to -0.5 g to +2.0 g in 5 seconds. Computed airspeed increased 7 knots then decreased 14 knots before recovering to cruise speed with the aircraft's altitude decreasing to 34 600 feet increasing to 35 400 feet and finally recovering to 35 000 feet.» Zwei Cabin Crew Members und 14 Passagiere wurden verletzt.

Dieses Beispiel zeigt, wie verletzlich das Gleichgewicht von Wachsamkeit und Schläfrigkeit ist. Es belegt auch die Gefahr der Beeinträchtigung der exekutiven Funktionen, wenn wir nicht ganz wach sind. Auch wenn der Controlled Rest eine taugliche Massnahme ist, um die müden Augen temporär zu entlasten, so ist alleine genügend Tiefschlaf im Bett dazu fähig, die Funktionsfähigkeit unseres Gehirns auf einem Niveau zu halten, wie es für unseren Arbeitsplatz nötig ist. •

Black-out: Neues zu Entscheidungen

Unser Gehirn ist zu vielem fähig, aber nicht dazu, zwei Entscheidungen gleichzeitig zu treffen. Zudem neigt es dazu, unter Stress zu blockieren. Der Autor des Buchs «Human Factors im Cockpit» beleuchtet hier, wo diese Phänomene in der Fliegerei gefährlich werden können, und er nennt Mittel zur Prävention.

Text: Hans-Joachim Ebermann, Captain A380 Lufthansa

Ein Grossraumflugzeug auf dem Weg von Deutschland nach Los Angeles. Der Captain hat die letzte Pause. Der Flieger ist beim Abflug etwas schwerer, die Winde enroute sind etwas stärker als geplant und die geplanten Flightlevel nicht immer zu bekommen. Relativ kurz vor Las Vegas holen der Senior First Officer und der First Officer (F/O) den Captain vorzeitig aus der Pause, weil sie bei der Ankunft in Los Angeles nicht mehr den Minimum Diversion Fuel haben werden und ihm einen Fuel Stop in Las Vegas empfehlen möchten. Der Captain will zunächst mit einem «Commitment to stay» weiterfliegen, doch die F/Os schaffen es, ihn vom Tankstopp zu überzeugen. Widerwillig und noch müde leitet der Captain die Enroute Diversion zum Airport ein, der allen dreien unbekannt ist.

Las Vegas ist extrem verkehrsreich und liegt in einem Talkessel, der keine langen Radarvektoren erlaubt. Der Anflug wird steil und hoch und das Flugzeug im Final unter sehr hoher Workload der Crew viel zu schnell. So schnell, dass später beim persönlichen Gespräch dem Sicherheitspiloten am grünen Tisch klar wird, dass der Flieger bei einer Landung die Bahn auf jeden Fall überschossen hätte. Obwohl dies jedem der drei Piloten an Bord eher mehr als weniger klar sein musste, sagte auch nach dem Durchschliessen des 1000-Fuss-Gates niemand «Go-around». Erst sehr spät, sehr kurz vor der Landung, brachte endlich einer der beiden F/Os das Wort «Go-around» heraus und verhinderte damit den sicheren Crash.

Wie konnte es zu diesem beinahe fatalen Black-out kommen? War die Crew vollkommen inkompetent?

Eine Entscheidung nach der anderen

Nun, sie könnte inkompetent gewesen sein, doch neue kognitionswissenschaftliche Erkenntnisse lassen eher einen anderen Schluss zu.

Der Leiter des Labors für kognitive Neurowissenschaften an der Pariser Elitehochschule ENS (Ecole Normale Supérieure), Etienne Koechlin, berichtete dazu kürzlich auf einem Kongress, den die Vereinigung Cockpit (VC) besuchte.

Ein Drittel des gesamten Gehirns kümmert sich im präfrontalen Cortex (frontal lobes) um Entscheidungen. Drei Bereiche des präfrontalen Cortex lassen sich dabei unterscheiden: Der mittlere Sektor steuert die Motivation, der seitliche Bereich die Auswahl der Handlungsoptionen, und der untere Bereich bearbeitet Affekte, persönliche Präferenzen usw. Alle drei Bereiche arbeiten voneinander unabhängig, kommunizieren aber permanent miteinander.

Wichtig dabei ist, dass das Gehirn dabei immer nur eine Entscheidung auf einmal treffen kann. Es können aber zwei oder drei Situationen gleichzeitig verfolgt werden, die eine Entscheidung notwendig machen. Auch die nach einer Entscheidung eingeleiteten Aktionen können auf ihren gewünschten Ausgang hin kontrolliert werden.

Übersetzt in das FORDEC-Entscheidungsmodell (gleichbedeutend dem SPORDEC der Swiss, Anm. d. Red.) bedeutet dies, dass die Schritte F, E und C (Facts, Execution und Check) parallel bearbeitet werden, die Schritte O, R und D (Options, Risks und Decision) aber nur seriell.

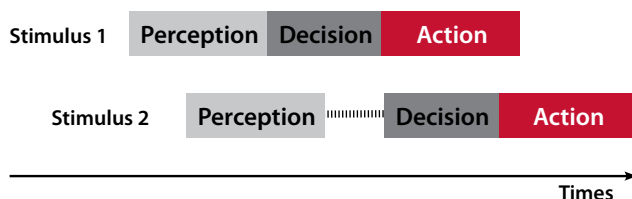
Hierbei handelt es sich um physiologische Gesetzmässigkeiten, die durch Training nicht beeinflusst werden können.

Um Entscheidungen zu beschleunigen und zu vereinfachen, speichert das Gehirn nach jeder im Ergebnis zufriedenstellenden Entscheidung eine sogenannte Routine oder Strategie ab, auf die es in einer ähnlichen zukünftigen Entscheidungssituation zurückgreifen wird.

Deshalb sind einerseits erfahrene Piloten schneller und sicherer in ihren Entscheidungen. Andererseits ist es kritisch, wenn objektiv gefährliche Situationen wie un- oder destabilisierte Anflüge mehrmals individuell als beherrschbar erlebt wurden. Das Gehirn speichert dann die Routine «Weitermachen statt Go-around» ab und

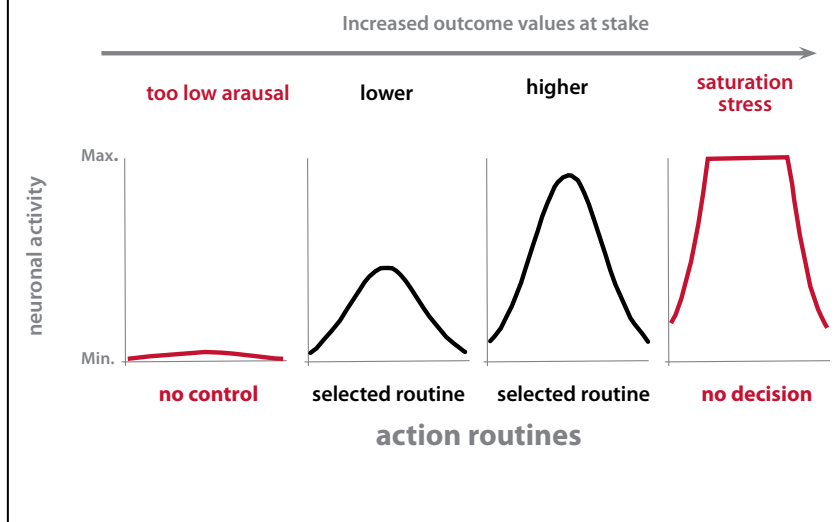
Seriality of executive control

- Frontal lobes can make only one decision at one time
- They can not control the concurrent execution of multiple tasks (routines/procedures)



Das Gehirn kann immer nur eine Entscheidung auf einmal treffen.

Gain control on selection processes



Bei Überlastung kann das Gehirn kurzzeitig keine Entscheidungen mehr fällen.

modifiziert diese Routine erst *nach* einem Misserfolg. Das wäre im oben beschriebenen Fall nach einem Landing Overrun. Dieses erscheint uns als eine in der Fliegerei eher ungeeignete Art des Lernens.

Überlastung im Cockpit vermeiden

Deshalb sind unsere SOPs und Limits so wichtig, denn nur sie definieren diese Grenze zwischen objektiv notwendiger und individuell als (fälschlich) beherrschbar erlebter Sicherheit.

Ebenso wichtig ist hier unser Training, zum Beispiel im Simulator: Dort werden durch das Bewältigen von möglichst vielen unterschiedlichen Problemsituationen Routinen und Strategien im Gehirn abgespeichert, auf die wir uns im Ernstfall verlassen können. Einsparungen im Training wie gekürzte Transitions und nur drei statt vier Recurrent-Simulator-Ereignisse im Jahr sind deshalb potenziell unsicher.

Es liegt nach dem bisher Gesagten auf der Hand, dass das Gehirn mit Überlastungssituationen nicht umgehen kann. Zu viele Stimuli und/oder zu viele parallel zu bewältigende Aufgaben überfordern uns. Es entwickelt sich besonders dann enormer Stress, wenn erhebliche Konsequenzen zu befürchten sind (ein Unfall wie ein Overrun, aber auch «nur» ein nicht bestandener Check). Diese Überlastung führt zu dem Phänomen, dass das Gehirn dabei temporär gar keine Entscheidung mehr fällen kann.

Damit wären wir wieder bei dem Beispiel am Anfang: Der Captain hatte keine Motivation zur Zwischenlandung; die Crew kannte Las Vegas nicht; der enge Radarvektor kam an einem der verkehrsreichsten Plätze der Welt überraschend; die Maschine war zu schnell; der Go-around schwierig; ATC und die Überwachung des Verkehrs kamen hinzu...

Es ist deshalb durchaus wahrscheinlich, dass sich die Crew zwar «sehenden Auges» darüber klar war, mit welchen Konsequenzen sie zu rechnen hatte, aber kurzzeitig nicht entscheiden konnte, den Anflug abzubrechen.

Dies ist eine mögliche Erklärung für den Begriff der Target Fixation: Temporäre Überlastung führt zu die-

sem Status des «Nichtentscheidenkönnens». Man stürzt sich klaren Blickes ins Unglück und kann sich sein Verhalten im Nachhinein nicht mehr erklären.

Es ist also offensichtlich, dass Überlastungssituationen im Cockpit möglichst nicht entstehen dürfen, weil sie nicht mit ausreichend hoher Wahrscheinlichkeit zu beherrschen sind.

Zur Prävention und Entschärfung dieser Überlastungssituationen gibt es mehrere Schlüssel:

- **Personalauswahl:** Die individuelle Belastbarkeit und Stressverarbeitungsfähigkeit der Pilotenkandidaten sollte bei ihrer Auswahl möglichst hoch liegen.
- **Training:** Vier Recurrent-Simulator-Ereignisse sind Branchenstandard. Das Initial Training sollte in Umfang und Qualität empirisch basiert sein. Kürzungen ohne Kontrolle der langfristigen Wirkung sind für den Flugbetrieb Harakiri.
- **Besseres individuelles Stress- und Fatigue-Management:** Das Buch der VC «Human Factors im Cockpit» enthält dazu das beste

Material, das uns bekannt ist. Vergleichen Sie seine Inhalte mit dem CRM-Training ihres Arbeitgebers, und sie werden sehen, dass er erhebliches Aufholpotenzial haben wird. Die Policy der VC bezüglich CRM-Training und -Assessment ist selbst den Trainingsabteilungen renommierter Airlines nicht bewusst genug.

- **Aktives, entzerrendes Eingreifen in Überlastungssituationen:** Dies geht, wie die Unfallforschung zeigt, vom Captain zum F/O recht gut. Aber es geht nur schlecht, wenn der Captain der Überlastete ist. Besonders, wenn er Pilot Flying und der F/O Pilot Monitoring (PM, moderne Bezeichnung für den PNF) ist. Vor allem nach einer Verfahrensabweichung weiss der F/O nicht mehr, wann er eingreifen soll. Jede Verfahrensabweichung kann aber das Ergebnis einer Überlastung sein. Die ist für den F/O oft gar nicht klar zu erkennen. Captains, die sich ab und an nicht an SOPs halten (Stichworte: private Procedures, operationeller Druck), verhindern das Eingreifen des F/Os gerade dann, wenn sie es selber in einer eigenen Überlastungssituation dringend brauchen könnten.

Das zeigt dann tatsächlich mangelnde Kompetenz. •



Dipl.-Ing. **Hans-Joachim Ebermann** fliegt zurzeit als Captain auf A380 bei der Lufthansa. Er ist seit 1994 Trainings- und Checkcaptain. In der Vereinigung Cockpit ist er in der Arbeitsgruppe «Accident Analysis and Prevention» tätig. Dabei ist er in vielen verschiedenen Initiativen zur

Qualitätsverbesserung bei Fluggesellschaften und Gesetzgebern aktiv und Autor zahlreicher Fachartikel. Bei der Lufthansa ist er in verschiedenen Projekten daran beteiligt, die Flugsicherheit durch moderne Trainingsmethoden zu verbessern.

Eine neue Chance für das EFB

Das Projekt EFB Class 2 ist bis Anfang 2013 auf Eis gelegt. Nach etlichen Schwierigkeiten bei einem Zulieferbetrieb hat sich die Swiss entschlossen, dieses Projekt vorerst zu beerdigen. Viele Airlines tun sich schwer mit dem Thema, und es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, wie veraltete Hardware durch neue ersetzt werden kann. Es lohnt sich, über den Tellerrand zu schauen und möglicherweise von den Erfahrungen anderer zu lernen.

Text: Tobias Mattle

Wer auf der Strecke unterwegs ist, der weiss, wo den Piloten der Schuh drückt. Ein viel besprochenes Problem ist unser EFB (Electronic Flight Bag). Zwei Arten EFB sind bei uns in Gebrauch: Einmal das Paceblade, das kurz zusammengefasst leistungsschwach, schlecht bedienbar und kaum lesbar ist. Und andererseits, mehrheitlich auf der Kurzstrecke anzutreffen, das Toughbook: unhandlich und umständlich, aber immerhin sehr robust. Dass diese Geräte abgeschafft werden, ist schon seit längerer Zeit klar. Doch bis Ersatz eintrifft, dürfte gemäss letzter Information von Thomas Frick, Head of Flight Operations, mehr Zeit vergehen, als den meisten von uns lieb ist. Frühestens 2013 wird das Projekt EFB Class 2 erneut aufgerollt und ein Ersatz für unsere veralteten Geräte gesucht. Und erneut werden wir uns der Frage stellen: Welche Möglichkeiten bieten sich der Swiss?

Class 1

Was wir momentan auf der Strecke benutzen, ist ein sogenanntes Class-1-Produkt (siehe Kasten). Dies hat den grossen Vorteil, dass lediglich das Ladekabel eine Zulassung durch die Behörden benötigt, der Computer an sich davon aber befreit ist. Die Airline ist daher sehr frei in der Auswahl der Geräte und kann auf dem Markt nach dem idealen Produkt suchen. Hierbei muss ein Grundsatzentscheid gefällt werden: Soll das Produkt sogenannt Aircraft Attached oder Pilot Attached sein? Die Swiss spricht hierbei auch öfters von der Personal Hardware, doch vermischt sich dieser Begriff mit all jenem, was wir als persönliche Hardware von der Firma zur Verfügung gestellt bekommen.

Die aktuelle Version des EFB der Swiss ist sogenannt Aircraft Attached: Das Gerät bleibt auf dem Flugzeug. Dies hat den Vorteil, dass das EFB unter der vollen Kontrolle der Airline liegt und Modifikationen und Installationen nur von der Airline vorgenommen werden können. Der Nachteil liegt auf der Hand: Wenn in Zukunft der gesamte Ablauf von der Planung bis zur Landeberechnung auf dem EFB gemacht werden soll, so ist eine Aircraft-Attached-Version eines EFB nicht ausreichend. Zudem hat die Airline zweimal Kosten. Zum einen für das EFB an Bord des Flugzeugs, zum anderen bei den Piloten, da diese auch zu Hause über einen Computer verfügen müssen und die Airline diese, sofern sie die Unterlagen elektronisch zur Verfügung stellt, finanziell unterstützen muss.

SN Brussels Airlines geht einen anderen Weg. Den Piloten wird die Wahl der Hardware unter einigen Bedingungen freigestellt. Alle für die Firma wichtigen Daten werden auf einem boot-fähigen USB Stick geliefert. Beim Check-in der Besatzung werden die aktuellen Flugplanungsdaten sowie die neusten Versionen der

jeweiligen Software auf den Stick geladen. Mit einem aufdatierten USB Stick sind dann auf dem eigenen Computer alle notwendigen Daten und Softwares vorhanden. Diese Version kann auch als Pilot Attached Hardware bezeichnet werden.

Next Generation

Die Tendenz bei beinahe allen Airlines läuft mittlerweile aber Richtung Class-2-Produkt. Der erhöhte Aufwand bei der Zertifizierung rechnet sich dadurch, dass bei einem Class-2-Produkt die Papierversionen im Cockpit nicht mehr nötig sind, da ein Class-2-Gerät auch in den kritischen Flugphasen benutzt werden darf. Zudem wird die Arbeit für den Piloten vereinfacht, da das Gerät fest fixiert ist und dadurch mehr Ordnung garantiert wird.

Innerhalb der Class-2-Gruppe ist beinahe jede Version denkbar. Und beinahe jede Version wird auch angewandt. In der VC-Info 1/2012, dem Publikations-



Dank eines EFB Class 2 verschwinden die unhandlichen Papierkarten.

organ der Vereinigung Cockpit, beschreibt Niklaus J. Braun in seinem Artikel zur Zukunft des EFB die Situation treffend: «In den USA wird aktuell hart zwischen Airlines und FAA diskutiert, was denn eine «Halterung» ist. Kann man ein EFB mit Hilfe von Saugnäpfen wie ein Auto-Navi an die Scheibe kleben? Kann man es mit Klettband auf der Rückseite befestigen? Oder kann es ein Klasse-1-EFB bleiben, was lediglich vorschriftenkonform in einer Halterung «verstaut» wird? Die FAA sieht die Kreativität der Airlines mit starkem Befremden. Man unkt, dass bald wohl ein EFB, aufgehängt an einem Kleiderbügel, als Klasse-2-EFB zur Zulassung vorgelegt würde...»

Bei der Swiss wird dieses Thema deutlich konstruktiver angegangen. Diskutiert wurde bis vor Kurzem eine Lösung, bei der die Hardware teils Pilot Attached, teils Aircraft Attached ist. Der Laptop ist tragbar und wird von den Piloten sowohl zu Hause als auch am Arbeitsplatz benutzt. Er wird in eine Docking Station, die im Flugzeug eingebaut ist, gesteckt und verbindet sich dann über ein Kabel mit einem zusätzlichen Bildschirm, der beim Sliding Window befestigt ist. Laut Pascal Vontobel, First Officer und Projektleiter «Personal Hardware» der Swiss, hat diese Version einen zentralen Vorteil: «Der Bildschirm ist ein sogenannt intelligentes Display. Es erlaubt Eigenfunktionen wie beispielsweise den Austausch zwischen dem Bildschirm des Captains und dem des First Officers. Mit nur einem Knopfdruck kann Kartenmaterial ausgetauscht werden.» Obwohl diese Idee vorerst nicht zur Anwendung kommt, ist es sicherlich auch Anfang 2013 weiterhin eine denkbare Möglichkeit.

Tablet

Die Marktforschungsfirma IDC hat in einer Studie 2011 durch eine Konsumentenbefragung festgestellt, dass die Tablets langfristig herkömmliche Laptops und PCs ersetzen werden. Bereits jetzt sind über die Hälfte der Befragten der Meinung, dass der Laptop bei der nächsten Anschaffung durch ein Tablet ersetzt wird. In der Wirtschaftswelt hat sich diese Meinung allerdings noch nicht durchgesetzt. Tablets sind leistungsschwächer als Notebooks und in der Funktionalität meist eingeschränkt, da die installierten Betriebssysteme spezifisch auf Tablets ausgerichtet sind. Deshalb buhlen die Computerhersteller mit einer neuen Kategorie um die Gunst der Firmen: den Ultrabooks. Diese sind so handlich wie ein Tablet, verfügen jedoch über eine eingebaute Tastatur und sind trotzdem so leistungsfähig wie ein Notebook. Ein Gerät aus dieser Kategorie, das bereits etabliert ist, ist das MacBook Air. Nachteil dieser Produkte ist der hohe Preis.

Trotzdem darf die Möglichkeit eines Tablets als Class 2 EFB nicht unterschätzt werden. Ein Tablet verbindet alle Vorteile eines platzsparenden und effizienten EFB auf sich. Es sind keine zusätzlichen Bildschirme oder Vorrichtungen im Cockpit nötig, abgesehen von der Halterung und einer allfälligen Verbindung ans Stromnetz. Bei Bedarf ist es über eine weitere Schnittstelle möglich, die aktuellen Positionsdaten direkt auf dem EFB darzustellen. Die Anzahl Airlines, die ein modernes Tablet als Class 2 EFB einsetzen, sind an einer Hand abzuzählen. Es ist deshalb auch als Chance zu sehen, dass der Entscheid bei der Swiss für ein neues EFB um ein Jahr verzögert wird. In dieser Zeit können wir von den Erfahrungen anderer lernen.

Rechtliche Grundlagen

Rechtlich gesehen gibt es drei Arten von EFBs, die im folgenden erklärt werden:

Class 1

Class-1-Produkte sind generell herkömmliche Computer, die für jedermann auf dem Markt zugänglich sind. Sie sind tragbar, werden über ein Ladekabel im Flugzeug geladen und sind weder mit der Flugzeugstruktur noch mit den Flugzeugsystemen verbunden. Ein Class-1-Produkt benötigt kein Airworthiness Approval.

Class 2

Class-2-Produkte sind analog eines Class 1 EFB auf dem Markt frei zugängliche Computer die tragbar sind. Sie werden jedoch über eine Vorrichtung fest mit der Flugzeugstruktur verbunden und können mit den Flugzeugsystemen verbunden werden. Wichtiger Unterschied zum Class-1-Produkt ist, dass es ein Airworthiness Approval benötigt.

Class 3

Dies sind fest installierte Komponenten eines Flugzeugs, die nur sehr schwer nachträglich eingebaut werden können. Alle Komponenten eines Class-3-Geräts unterliegen einem Airworthiness Approval.

Auch bei der Software werden zwei Arten rechtlich unterschieden:

Type A

Dies umfasst jegliche Software, die lediglich das Papiermaterial und keine manipulierbaren Parameter zulässt. Diese Software benötigt in der Schweiz lediglich eine Zulassung des BAZL. Beispiele hierfür sind Manuals wie beispielsweise OM A oder MEL.

Type B

Interaktive Software, bei der der Pilot Eingaben vornimmt und die Darstellung verändern kann. Diese Software muss von der EASA zertifiziert sein. Beispiele hierfür sind die FOVE-Bestandteile zur Take-off-Berechnung oder die Mass-and-Balance-Kalkulationen.

Apple

Ein grosses Fragezeichen ist die Firma Apple. Fakt ist, dass eine Vielzahl von Piloten Apple-Produkte und spezifisch das iPad für sich entdeckt haben und einige Vorteile vorbringen. Das Gerät ist handlich, einfach zu bedienen, hat ein gutes Display und läuft sehr stabil. Aus den Medien ist immer öfter zu hören, dass verschiedene Airlines bereits auf das iPad umgestellt haben und dieses als EFB nützen. Ein Beispiel dafür ist United Airlines. Die grosse Ankündigung über den Einsatz des EFB bei United weicht aber der ernüchternden Erkenntnis, dass das iPad bei United Airlines lediglich als Class-1-Produkt eingeführt wurde. Bei der Swiss würde dies bedeuten, dass lediglich das Paceblade durch ein iPad ersetzt wird. Die Papier-Manuals müssten weiterhin im Cockpit bleiben, und für die kritischen Flugphasen könnte man



Tablets wie das iPad vereinen viele Vorteile auf sich.

nicht auf die Papierversion verzichten. Einen Schritt weiter geht die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega).

Das EFB und die Rega

Die Rega verfügt bereits seit 2005 über ein Windows-basiertes Class 2 EFB. Beinahe gleichzeitig wie die Swiss hat sich die Rega vor knapp zwei Jahren aber entschieden, ihre Flugzeuge mit einer moderneren Class-2-Lösung aufzurüsten. Nach einer eingehenden Evaluierung hat sie sich für eine Hardware entschieden, die mit einem Windows-Betriebssystem läuft.

Wie die Swiss hatte auch die Rega mit demselben Zulieferer grosse Probleme. Sie entschied sich deshalb frühzeitig, das Projekt zu beenden und eine Neuorientierung anzugehen. In der Zwischenzeit war das iPad ein möglicher Ersatz. Obwohl mit dem iPad als Class 2 EFB noch keine Airline der Welt Erfahrungen gesammelt hatte, entschied sich die Rega für den Einsatz des Apple-Geräts. Dabei kommt der Rega zugute, dass sie durch ihre kleine Flotte flexibel ist. Zudem ist sie, nicht wie die Swiss, auf Gedeih und Verderb Airbus ausgeliefert, sondern muss aufgrund ihrer speziell ausgerüsteten Flugzeuge eigenständig verschiedenste Software herstellen lassen. First Officer Dominik Ebnetter von der Rega

«Nicht nur die Swiss tut sich schwer mit dem Umstieg in ein neues EFB-Zeitalter.»

erklärt: «Im Gegensatz zur Swiss beziehen wir eine Vielzahl von Softwares extern oder müssen sie ganz spezifisch auf unsere Bedürfnisse zuschneiden. Mit der Spezialausstattung in unserem Flugzeug muss beispielsweise die Mass and Balance Software nur für uns programmiert werden.» Dies bedeutet, dass der Aufwand für die Programmierung der Software sowieso entsteht. Ob dies nun für Windows oder Mac OS gemacht wird, spielt keine Rolle. Die Rega ist in diesem Sinn nicht auf den Hersteller des Flugzeugs oder der Software angewiesen, sondern entscheidet selbst, für welches Betriebssystem ihre Software hergestellt wird.

Ab Mai 2012 wird die Rega-Jet-Flotte mit den iPads ausgerüstet. Obwohl die Swiss sich in einer anderen Ausgangslage als die Rega befindet, wäre ein Austausch über die Erfahrungen mit dem iPad sicher ein Vorteil. Denn die Rega begeht nicht nur mit Apple neue Wege, sondern auch mit dem Einsatz eines Tablets als Class-2-Lösung. Und für die Swiss stellt sich die Frage, warum sie sich so vehement gegen Apple stellt.

Problem mit Apple's iOS

Ein Problem mit Apple's iOS ist das Airbus-eigene FOVE-Programm (Flight Operations Versatile Environment). Momentan wird dies nur auf Windows-Basis angeboten. Sofern ein Airbus-Betreiber seinen Piloten für das Kartenmaterial und die firmeneigenen Manuals ein Apple-Gerät zur Verfügung stellt, muss mindestens für die Take-off-Berechnung noch ein Windows-Rechner an Bord sein. In Abu Dhabi fliegt die Etihad mit einer ähnlichen Lösung. Da der Grossteil der Piloten persönlich ein iPad benutzt, stellt die Firma die Zugangsdaten zu den Jeppesen-Karten zur Verfügung. Dadurch haben die Besatzungen Zugang zu den Airport Charts. Rein operationell dürfen die Piloten das iPad jedoch nicht nutzen. Zusätzlich wird den Piloten ein Notebook, ein sogenanntes Skybook, zur Verfügung gestellt. Darauf sind jeweils eine Firmenpartition und eine private Partition vorhanden. Durch einen Update im Operation Center werden die neuesten Daten hochgeladen, und das Skybook ist operationell einsetzbar. Dass diese Lösung nicht zufriedenstellend ist, scheint logisch: Zwei Geräte sind an Bord, wovon eines handlich und schnell ist, jedoch operationell nicht genutzt werden darf, und das andere zwar rechtlich bindend ist, aber im praktischen Gebrauch mit dem iPad nicht mithalten kann.

Der Entscheid von Airbus, dass die FOVE-Software in Zukunft auch für Apple's iOS entwickelt wird, hat hohe Wellen geschlagen. Denn dadurch tun sich für die Betreiber, die das FOVE als ganzheitliches Programm nutzen, neue Möglichkeiten auf. Fälschlicherweise nehmen viele Piloten an, dass das FOVE lediglich für die Take-off-

Berechnung sowie die Mass-and-Balance-Berechnungen programmiert ist. Das vollständige FOVE umfasst jedoch auch das FCOM, die MEL, ein Inflight- und Landing-Modul sowie Airline-spezifische Informationen. So gesehen können Airline-Betreiber, sobald die Software auch für das Apple iOS verfügbar ist, den Einsatz eines Apple-EFB in Betracht ziehen. Obwohl verschiedene private Quellen schon im Sommer mit dem Release einer Apple-Version rechnen, dauert es laut Vontobel wohl eher bis Ende 2012, bis eine funktionstüchtige Version eines Apple-FOVE vorhanden ist.

Firmeneigene Software

Obwohl der Start des Crewlink Offline Mark II mit grossen Problemen behaftet war, wird von der Flottenführung immer wieder klar darauf aufmerksam gemacht, dass die Zukunft mit dieser Software geplant wird. Und wer sich einen leistungsfähigen Computer leisten kann, der hat sich wohl bereits mit der Software angefreundet. Das Programm ist jedoch ebenfalls wie das FOVE auf Windows-Basis ausgelegt. «Die Vorgaben für die Kosten für das neue EFB sollten die aktuellen Ausgaben für die Paceblades und die Auszahlung für die Personal Hardware an die Piloten kaum oder nur ganz leicht übersteigen. Sofern wir unsere eigene Software umschreiben müssen, erreichen wir dieses Ziel auf keinen Fall», beschreibt Vontobel die Lage. Dabei geht es nicht nur um das Crewlink Offline Mark II, sondern um eine Vielzahl anderer Softwares wie beispielsweise das elektronische Qualifikationssystem (EQS) oder das Swiss Reporting System (SRS).

Nachdem für Ende Jahr eine Mac-Version des FOVE vorgesehen ist, hält unsere firmeneigene Software den

«Ab Mai 2012 wird die Rega-Jet-Flotte mit iPads ausgerüstet.»

Umstieg auf Apple auf. Doch selbst wenn der Entscheid zugunsten von Apple ausfallen sollte, werden für die Vorteile, die das iPad mit sich bringt, auch gewisse Freiheiten aufgegeben. Das intelligente Display, die Abhängigkeit von einem Anbieter und die sehr restriktiven Vorgaben von Apple schränken die Möglichkeiten der firmeneigenen Software-Abteilung wie auch die Möglichkeiten der Piloten ein.

Den Mutigen gehört die Welt

Nachdem in diesem Artikel Lösungen verschiedener Airlines aufgezeigt wurden, bleibt neben vielen Fragen wohl nur eine Erkenntnis klar: Nicht nur die Swiss tut sich schwer mit dem Umstieg in ein neues EFB-Zeitalter. Es kristallisiert sich dabei heraus, dass eine einheitliche Lösung nur durch einen sehr grossen Aufwand möglich ist. Wir steuern momentan auf eine Lösung zu, bei der mit verschiedenster Hardware im Cockpit, in der Kabine und zu Hause gearbeitet werden muss. Als Personal Hardware kommt ein Laptop mit Windows-Basis zum Einsatz. In der Kabine arbeiten sie mit iPads, und weitere Hardware wird für das eTechlog und das eCabinlog Einzug halten. Von einer ganzheitlichen Lösung sind wir daher meilenweit entfernt. Durch den Entscheid, das Projekt EFB Class 2 auf nächstes Jahr zu verschieben, schafft sich die Swiss Zeit, Ordnung zu schaffen. Bleibt zu hoffen, dass die Swiss sich in dieser Zeit intensiv mit den aktuellen Möglichkeiten auseinandersetzt. Lernen wir aus den Fehlern anderer und entscheiden uns aufgrund von Empfehlungen anderer, so besteht eine berechtigte Hoffnung auf eine bessere Lösung im Jahr 2013. •

Zu Besuch bei Solar Impulse

Die Welt mit einem solargetriebenen Flugzeug zu umrunden soll 2014 Wirklichkeit werden. Ingenieure, Testpiloten, Aerodynamiker und andere Visionäre arbeiten mit Hochdruck daran, die Solar Impulse als Botschafter für erneuerbare Energien um die Welt zu schicken. Mit dabei sind auch ein aktiver Swiss- und zwei ehemalige Swissair-Piloten.

Text: Peter Tilly

Ein F/A-18 stieg gen Himmel, gefolgt von einer Maschine der französischen Luftwaffe. Es wurde in Payerne für den Ernstfall trainiert. Für einmal interessieren aber nicht die kleinen, schnellen und wendigen Kampfbjets, von denen viele Piloten träumen, sondern ein Traum, der von einer Gruppe Spezialisten, Piloten, Abenteurern und Visionären gelebt und umgesetzt wird. Ich stehe vor der Halle des Solar-Impulse-Teams und bekomme dank Gabriel Rossier Einblick in ein faszinierendes Projekt. Gabriel Rossier, Captain A320 bei der Swiss, Segelfluglehrer und mehrfacher Schweizer Meister im Segelflug, kam vor ein paar Jahren mit Solar Impulse in Berührung. Heute ist Gabriel als aviatischer Berater und Fluglehrer von Bertrand Piccard mit von der Partie, auch wenn er, wie er betont, nicht offizielles Mitglied des Solar-Impulse-Teams ist.

Die Hallentür öffnete sich, und der Gast wählte sich zu Besuch bei einem Formel-1-Team. Auf die Gemeinsamkeiten angesprochen, bestätigte Gabriel Rossier, dass es sehr viele Parallelen zu einem Rennstall gebe. Alles sei akribisch genau geplant, die Abläufe seien strikt standardisiert, und auf die exakte Einhaltung werde peinlichst genau geachtet. Jeder noch so kleine Fehler oder Fehlgriff könnte das Flugzeug beschädigen und das Projekt um Monate zurückwerfen. Es gehe während des Flugbetriebs eher zu wie bei der NASA als wie im Linienverkehr der Swiss, meinte der Fluglehrer und führte mich in das Herzstück von Solar Impulse, den Mission-Control-Raum. Viele Leute wurden dem Gast vorgestellt, viele Hände geschüttelt. Wenn auch Berufsbezeichnungen wie «Flight Director», «Mission Commander» oder «Ground Chief» eher unbekannt klangen, einige Gesichter waren es nicht. Raymond Clerc, ehemaliger MD-11-Captain, sass an einem grossen Tisch, wo

Flugkarten und Flugunterlagen ausgebreitet waren. Als Flugleiter plante er einen längeren Flug, der in naher Zukunft stattfinden soll. Überflugrechte, Luftraumstrukturen und Gefahrenzonen müssen beachtet und Informationen darüber eingeholt werden. Einer seiner Assistenten ist Tahan Pangaribuan, ehemaliger First Officer MD-11, Koordinator Ground Operation bei Solar Impulse.

Im Mission Control Center

In der Steuerzentrale stehen Bildschirme, die alle erdenklichen Parameter visualisieren und Informationen wie Wetter und Flugbewegungen präsentieren. Bei einem Flugzeug mit einer Spannweite von 65 Metern ist die Überwachung des Flatterverhaltens der Flügel speziell während der Flugtestphase enorm wichtig. Bereits die kleinsten Windböen können die Flügel in Schwingung bringen und zu unkomfortablen und auch gefährlichen Fluglagen führen. Darum, so der Ingenieur, wurden die «flutter-tests» sehr aufwendig durchgeführt. Überhaupt kann der Wind schnell zum Spielverderber werden. Die maximale Seitenwindkomponente ist mit fünf Knoten sehr klein und der maximal tolerierbare Wind liegt bei zehn Knoten. Das erklärt auch, warum die Flüge mit der Solar Impulse meistens am frühen Morgen und in der Nacht durchgeführt werden. Thermische Winde werden zu dieser Tageszeit vermieden. Mit Lärmklagen wegen nächtlicher Flugaktivitäten ist für einmal nicht zu rechnen.

Wird ein längerer Flug durchgeführt, werden auch bevorzugte Ausweichflughäfen bestimmt. Dabei gilt es nicht nur, fliegerische Parameter zu beachten, sondern auch logistische. So braucht es einen Unterstand für die Solar Impulse, und der Flugplatz muss von der Bodencrew in absehbarer Zeit mit einer Privatmaschine erreichbar sein.

Flugprofil der Solar Impulse

Zeitlicher Spielraum sei aber durchaus vorhanden, meinte der Mitarbeiter des Mission Control Centers. Die Solar Impulse fliegt mit rund 30 Knoten Geschwindigkeit und sinkt wesentlich langsamer ab, als Linienspielen es gewohnt sind. Die Steigrate beim Start beträgt 150 Fuss pro Minute, was aber dank der langsamen Flugeschwindigkeit zu einem ansehnlichen Steigwinkel führt. Das effektiv geflogene Flugprofil ist von unzähligen Parametern abhängig. Ziel ist es, während des Tages bis zur Dienstgipfelhöhe von 28 000 Fuss zu steigen, um dann in der Nacht mit Hilfe der



European Solar Flights - Flug über die Schweiz, 2011.



Gabriel Rossier, Jahrgang 1960, wohnt mit seiner Frau Yvette und den zwei Kindern Marc und Joel in Villaz-St.-Pierre. Er flog nach der militärischen Pilotenschule den Hunter und später den Tiger und die P-9. Nach dem Abschluss der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) flog er zuerst einige Jahre als Flight Engineer auf der DC-10, bevor er seine First-Officer-Flugjahre in Angriff nahm. Als First Officer flog er die F100, die A320, die MD-11, die A330 und A340. Heute ist Gabriel Rossier Captain auf der A320 und wird Anfang 2013 auf die A330 umgeschult. Seit vielen Jahren ist Gabriel Rossier Segelflieger, ist siebenfacher Schweizer Meister und Fluglehrer auf dem Flugplatz Bex. Obwohl Mitglied der Segelflug-Nationalmannschaft, verzichtet Gabriel Rossier auf die Teilnahme an internationalen Wettkämpfen. Nicht aus Mangel an Interesse, wie er betont, sondern weil die dafür benötigten Ferien nicht bestätigt werden können. Mit seinem 1006-Kilometer-FAI-Dreiecksflug am 22. Mai 2010 brach er den bisherigen Rekord um fast 200 Kilometer. Beim Solar-Impulse-Projekt ist er als aviatischer Berater und Fluglehrer als Freelance-Mitarbeiter mit dabei.

Elektromotoren so energiesparend wie möglich vorwärtszukommen. Dabei sinkt das Flugzeug, abhängig von der Geographie, bis minimal 5000 bis 10 000 Fuss ab. Da der ganze Flug in kontrolliertem Luftraum stattfindet, braucht es viel Koordination und eine gute Vorausplanung. Auch andere Flugzeuge können zum Thema werden. Unkontrollierte Annäherungen durch Kleinflugzeuge können im kontrollierten Luftraum ausgeschlossen werden, aber Randwirbelschleppen (wake turbulence) vorbeifliegender Flugzeuge können zur Gefahr werden. So wird für die Solar Impulse ein Korridor von plus 3000 Fuss und minus 1000 Fuss freigehalten, um diesen Randwirbelschleppen aus dem Weg zu gehen.

Die Zusammenarbeit mit dem Bund und den Flughafenverantwortlichen in Payerne sei vorbildlich, die Unterstützung sehr gross, betonte Gabriel Rossier. Da die Solar Impulse vorwiegend am frühen Morgen und während der Nacht fliege, störe sie den militärischen Flugbetrieb kaum, meinte der ehemalige Militärpilot.

Vor dem Flugzeug

Nach den interessanten Informationen der Fachleute will das Flugzeug endlich inspiziert werden. Mit seinen 65 Metern Spannweite und dem unglaublichen Gewicht von nur 1600 Kilogramm wirkt es sehr fragil. Der erste Eindruck täuscht aber. Die Solar Impulse ist ähnlich aufgebaut wie ein Transportflugzeug und kann grossen Belastungen widerstehen. Es ist die Bodenoperation, die heikel ist. Würde man das Flugzeug aus Styropor nachbauen, wäre es deutlich schwerer, aber viel schwächer. Das ist das Geheimnis hinter der Konstruktion der Solar Impulse. Das geringe Gewicht ist das Ergebnis intensiver Forschung und stetiger Optimierung. Was nicht aus Kohlefaser ist, besteht aus Folie,

und wo ein Tropfen Leim eingespart werden konnte, wurde dies getan.

Ein Team reinigt die Solarzellen, während ein Techniker das Cockpit modifiziert. Vor zwei Tagen ist die Solar Impulse das letzte Mal geflogen, und zwar Platzrunden um den Militärflugplatz von Payerne. Leider ist das Wetter heute zu schlecht für den Flugbetrieb. Das hält mich nicht davon ab, mich über die Flugeigenschaften des Riesenvogels zu erkundigen. Gabriel Rossier ist die Solar Impulse im Simulator geflogen. Sie verhalte sich wie eine A340 im Direct Law mit einem Triebwerksausfall. Nicht-Airbus-Piloten mögen mir das Pilotenlatein verzeihen, aber dies verständlich zu beschreiben ist nicht ganz einfach. Man kann sich vielleicht ein Fahrrad mit viel zu wenig Luft im Vorderreifen vorstellen. Die Reaktion der Steuerung ist leicht verzögert, die Lenkmanöver müssen darum umso vorsichtiger erfolgen.

Payerne outbound

Nach ein paar Stunden schliessen sich die Hangartore wieder hinter den Besuchern. Die Geschichte der Solar Impulse geht weiter, faszinierende Etappen liegen noch vor dem Team, und so einige Probleme müssen noch



European Solar Flights - Flug über Paris, 2011.

gelöst werden. Es ist nicht nur das Projekt, das fasziniert, sondern es sind auch die Mitarbeiter und Projektleiter, die diesen Traum zur Wirklichkeit werden lassen. Wer sich über die Solar Impulse informieren möchte, findet auf der Homepage unter www.solarimpulse.com Berichte, Hintergrundinformationen und auch Filme. Ich wünsche der Solar Impulse viel Erfolg - möge der Traum der Visionäre die Welt im Langsamflug erobern! ●

Nachgefragt

Felix W. aus Winterthur stellte Jeroen van Rooijen, Stilberater der «NZZ», die Frage, ob der Pilotenhut noch zeitgemäss sei. «Unbedingt mit Hut, allenfalls auch unter dem Arm getragen!», antwortete JvR im «Stilradar» der «NZZ am Sonntag». «Es sieht einfach kompletter aus als nur so ein komisches Jäckchen mit Dekorstreifen, welches auch ein verirrtes Mitglied von der Band 77 Bombay Street oder ein Michael-Jackson-Double tragen könnte.» Da stellte sich mir eine Anschlussfrage:

Sehr geehrter Herr van Rooijen

Seit letztem Sonntag weiss ich, dass mein Pilotenhut dabei sein muss, wenn ich Stilberater und Passagiere beeindrucken will. Da mir meine Firma keinen Hut Grösse 64 zur Verfügung stellt und sich hartnäckig weigert, mir einen Grösse 55 zu überreichen (passt besser unter den Arm), überwintert und übersommert mein Uniformteil auf meiner Pilotentasche. Womit wir schon beim nächsten Stilproblem wären. Die kubische Tasche aus Kunstleder soll nächstens ersetzt werden. Für welches Taschen-Accessoire sollen sich unsere Uniformverantwortlichen entscheiden?

Freundlichst,
Ihr Peter Tilly, Pilot aus Dietikon

Der Stildoktor der «NZZ» antwortete:

Sie sind nicht zu beneiden mit dem wirklich hässlichen schwarzen Plastik-Kübel! Irgendwie habe ich das nie verstanden, dass Sie mit Gepäck herumlaufen müssen, das bald grösser ist als das Ihrer Passagiere. Was muss den da alles drin verstaut werden? Ist Ihr fliegendes Büro etwa noch nicht papierlos, wie das im Zeitalter der Nachhaltigkeit allenthalben gepredigt wird? Also, wenn ich Ihren Materialbeschaffungsverantwortlichen einen Tipp geben darf, dann sollten die sich die wirklich smarten Business-Taschen und Kleinkoffer von Valextra aus Mailand ansehen - konstruktiv erste Klasse, materiell ein Traum und stilistisch makellos. Der 1973 entworfene und seither unveränderte Aktenkoffer «Premier» stünde Ihrem Berufszweig gut! Ansonsten sind auch die neuen, superleichten Kreationen, die Valextra zusammen mit dem Büro ChangeD entworfen hat, sehr zukunftsweisend. Und eines noch: Bitte keine Schultertrageriemen. Einem Mann, der sein Gepäck nicht in der Hand zu tragen bereit ist, traue ich nicht zu, ein Flugzeug sicher zu landen.

Freundlichst,
Ihr JvR



Die Flugschule der SAT – ein Interview mit Peter Fasler

900 Bewerber, 200 Schüler, drei Flugbetriebe, acht eigene Flugzeuge und eine hohe Erfolgsquote in der Ausbildung: das sind Fakten, mit denen sich die Flugschule der SAT (Swiss Aviation Training) sehen lassen kann. Peter Fasler, der Head of Training, beleuchtet den Werdegang und die vielen Facetten dieser erfolgreichen Schule.

*Interview: Jürg Ledermann und
Frédéric Macheret, Specialist Training*

«Rundschau»: Womit beschäftigte sich die Flugschule der SAT während der Gründungsjahre der Swiss, bis im 2007 endlich wieder Piloten eingestellt wurden?

Peter Fasler: Wir kämpften in der Pilotenschule buchstäblich ums Überleben. Als Kunden hatten wir zu dieser Zeit hauptsächlich Militärpiloten, die nach ihrer aviatischen Ausbildung in der Luftwaffe bei uns den zivilen Teil absolvierten. Aus dem Überwachungsgeschwader wurde damals das Berufsflyerkorps (BFK), das ihre Anwärter nach der militärischen Grundausbildung zuerst zu uns schickte, bevor sie die militärische Fliegerei kennenlernten.

Wir hatten aber auch einzelne Flugschüler, die ihre Ausbildung trotz der Krise auf privater Basis durchzogen.

«RS»: Wie viele Piloten wurden in der damaligen Durststrecke pro Jahr ausgebildet?

P.F.: Der Tiefpunkt war das Jahr 2005. Da hatten wir pro Klasse vielleicht zwei oder drei private Schüler – im ganzen Jahr, dank der Luftwaffe, etwa 30. Es waren Überlegungen vorhanden, die Flugschule für immer zu schliessen. Dank Überbrückungszahlungen der Swiss konnten wir damals weitermachen.

«RS»: Wie viele Schüler waren es letztes Jahr?

P.F.: Im Moment haben wir gegen 200 Schüler in allen Ausbildungsphasen. Mit den rund hundert Eintritten pro Jahr führen wir zwei ATPL (Air Transport Pilot Licence) und zwei MPL-Klassen (Multi Pilot Licence). Daneben läuft ein Kurs für die Studenten der ZHAW (Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften), die bei uns den rein fliegerisch-praktischen Teil der Pilotenausbildung machen. 2011 starteten wir wegen des hohen Bedarfs sogar eine sechste Klasse.

«RS»: Wann entstand der MPL-Ausbildungslehrgang?

P.F.: Wir hatten in den Krisenjahren 2004 bis 2007 Kapazität, um uns neuen Projekten und Ideen widmen zu können.

«RS»: Welche Ziele werden mit der MPL angestrebt?

P.F.: Das ATPL-Trainingskonzept war veraltet. Es entstammte in den Grundzügen der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Die ICAO konnte überzeugt werden, diese Ausbildung zu modernisieren und dabei

nicht die abgeflogenen Stunden, sondern die erlangten Kompetenzen der Pilotenschüler in den Vordergrund zu rücken.

Es sollte eine Ausbildung entstehen, die nicht einen Piloten der General Aviation auf den Einsatz in einem Verkehrsflugzeug vorbereitet (Typ ATPL), sondern alle Lernmodule von Beginn weg auf die Arbeit im Zweimann-Cockpit ausrichtet.

«RS»: Was sind die hauptsächlichsten Unterschiede zwischen MPL und ATPL?

P.F.: Im MPL werden Kompetenzen antrainiert und nicht Flugstunden aufgebaut. Erlangt ein Pilot die geforderte Kompetenz bereits vor dem Erreichen der vorgesehenen Unterrichtsstunden und besteht er die Prüfung, kann grundsätzlich der nächste Schritt in Angriff genommen werden. Dafür flossen zusätzliche Elemente in den Lehrplan ein: Upset Recovery, Threat and Error Management, ATC Simulation und andere.

Wir können die Piloten so schon früh mit den Abläufen in einem Cockpit eines Verkehrsflugzeugs vertraut machen.

«RS»: Wann beginnt Ihr mit der Multi-Crew-Ausbildung?

P.F.: Wir geben bereits auf der DA42 in Grenchen eine Einführung. Das Flugzeug ist zwar nicht explizit dafür vorgesehen, aber die Schüler bekommen einen guten Einblick davon, wie wir auf der Strecke täglich arbeiten.



Dank des Garmin-1000-Glas-Cockpits ist der Arbeitsplatz in der DA42 aufgeräumt.

Es dient auch als Vorbereitung für das 45-Stunden-Multi-Crew-Training im FNPT II auf King Air 200 der MPL-Kurse.

«RS»: Wer entscheidet, ob ein Schüler einen MPL- oder ATPL-Kurs belegt?

P.F.: Das entscheidet zu einem gewissen Mass der Zufall, gegeben durch unseren Ausbildungsrythmus. Natürlich kann ein Schüler, wenn er die Daten der Kurse kennt, darauf Einfluss nehmen, wo er eingeteilt wird.

Ein MPL-Schüler muss allerdings bei der Airline vertraglich gebunden sein. Eine MPL-Ausbildung kann bei uns also nur machen, wer von der Swiss vorfinanziert ist. Gemäss JAR-Vorgaben ist die FTO (Flugschule) für die MPL-Kandidaten faktisch bis zum Abschluss der Streckenausbildung (LIFUS) verantwortlich. In der Praxis übernimmt die Swiss die Ausbildung nach der Basic-Phase.

«RS»: Wer bietet die MPL-Ausbildung auch noch an?

P.F.: Die Lufthansa-Flugschule Bremen bietet seit etwa zwei Jahren ausschliesslich MPL-Kurse an. Da werden die Piloten für die LH-Passage, LH-Cargo und German Wings ausgebildet. ATPL-Kurse für weitere Kunden führt die Lufthansa bei der anderen Lufthansa-Flight-Training-Schule InterCockpit in Frankfurt durch.

«RS»: Wie ist das Verhältnis zur Lufthansa-Pilotenschule?

P.F.: Ich kenne den Geschäftsführer und den Head of Training der Schule Bremen sehr gut aus der Zeit, als die Lufthansa die Grundausbildung der Piloten überarbeitet hat. Damals durften Andrea Uffer und ich die Entstehung der Lufthansa-MPL-Ausbildung in Bremen beratend begleiten.

Es gibt bis heute einen freundschaftlichen Informationsaustausch, jedoch nicht eine Zusammenarbeit im engeren Sinn. Wir versuchten, Synergien beim Flugbetrieb zu nutzen. In Rostock ist jedoch ein regelmässiger Flugbetrieb wegen des Wetters schwierig. In Phoenix gab es keine freien Kapazitäten.

«RS»: Macht Ihr Euch gegenseitig Konkurrenz?

P.F.: Nein, überhaupt nicht. Die Lufthansa ist in der komfortablen Lage, dass sie aus sehr vielen Bewerbern aussuchen kann. In Bremen schaffen es etwa fünf Prozent an die Schule. Bei uns sind es derzeit rund zehn Prozent.

Wir verzeichnen in den letzten fünf Jahren ein stetig steigendes Interesse an der Pilotenausbildung. Letztes Jahr hatten wir über 900 Ab-initio-Bewerbungen. Das führen wir auf verschiedene PR-Bemühungen, aber auch auf die positive wirtschaftliche Entwicklung der Swiss zurück.

«RS»: Wie viele Bewerber stammen noch aus der Schweiz?

P.F.: Im letzten Jahr haben sich 42 Prozent Schweizer beworben. Leider melden sich noch immer wenige Interessierte aus der West- und der Südschweiz.

«RS»: Wie viele Bewerber sind Welschschweizer oder stammen aus dem Tessin?

P.F.: Ich schätze, derzeit etwa fünf Prozent. Über die Gründe dafür kann ich nur spekulieren. Ein Grund könnte unter anderem sein, dass easyJet in Genf eine Basis unterhält und sich bei den dort ansässigen Piloten



Peter Fasler wurde im März 1965 geboren und wuchs in Zeihen am Fusse des Bözbergs auf. Er besuchte auch die Schulen im Fricktal. Danach absolvierte er eine Lehre als Mechaniker mit BMS und verbrachte einige Zeit im Militär und bei verschiedenen Auslandsaufenthalten. 1989 trat er als First Officer (F/O) in die Crossair ein. Neben der Fliegerei machte Peter eine neusprachliche Matur, und 1993 folgte der Eintritt in die Swissair. Dort flog er zuerst auf der MD-80 und der A320, danach 13 Jahre auf verschiedenen Langstreckenflugzeugen. Seine Karriere als Instruktor begann er als AFO (Ausbildungs-F/O). Später wurde er Instrumentenfluglehrer und war Training Supervisor. In diesen Funktionen war er in der Schulung der zukünftigen Piloten in Grenchen, Bern und Vero Beach im Einsatz. Von 2002 bis 2007 war er Chief Flight Instruktor der Flugschule der SAT, seit 2007 ist er deren Head of Training. Im Jahr 2010 wurde er Captain auf der A320 und ist nun auch Training Captain. Er wohnt seit ein paar Jahren wieder im Fricktal und ist seit 22 Jahren glücklich verheiratet. Zum Ausgleich fährt er Motorrad und fotografiert, liest, taucht und macht «etwas Sport, wenn nötig».

bedient. Bei der SAT sind zudem zwar Kursunterlagen und Manuals in Englisch, jedoch ist die Kurssprache bei uns Deutsch. Auch ist das ständige Pendeln in die Deutschschweiz unter den heutigen Bedingungen recht aufwändig.

«RS»: Wie hoch sind die Ausbildungskosten?

P.F.: Die Ausbildung kostet rund 130 000 Franken. Davon bezahlt jeder Schüler zu Beginn 10 000 Franken selber. Bei den vorfinanzierten Avro-Piloten übernimmt die Swiss den Rest. Die Airbus-Schüler erhalten ein zinsloses Darlehen von 75 000 Franken, das sie in den ersten sechs Jahren zurückbezahlen müssen.

Bei den vorfinanzierten Schülern trägt die Swiss das wirtschaftliche Risiko, sollte die Ausbildung nicht erfolgreich beendet werden können. Die Erfolgsquote dieser Kategorie liegt bei ATPL- und MPL-Studenten jedoch bei rund 95 Prozent.

«RS»: Wie teuer ist die Ausbildung bei der Lufthansa?

P.F.: Die Lufthansa-Ausbildung ist etwas teurer. Die aktuellen Zahlen liegen mir nicht vor. Mit dem gegenwärtigen grossen Schulungsvolumen in Bremen können die Fixkosten etwas besser verteilt werden, dafür setzen wir in der Flugausbildung günstigeres Equipment ein.

«RS»: Spürt man da auch den Konkurrenzkampf zwischen der «grossen Mutter» und der «kleinen Tochter»?

P.F.: Die Flugschule Bremen stellt sich gelegentlich die Frage, wieso die Schweizer billiger ausbilden können. Bei unserer letzten gemeinsamen Analyse im Jahr 2011 haben wir gesehen, dass wir zum Beispiel infolge längerer Schultage in der Theoriephase günstiger sind. Auch der Einsatz von Freelancern hilft der SAT, die Kosten zu senken.



Eine der fünf neuen DA40NG vor dem Hangar in Grenchen.

«RS»: Wie ist das Verhältnis ATPL/MPL-Abgänger?

P.F.: Es sind etwas mehr ATPL-Schüler, weil in diesen Kursen noch die rund zehn Prozent Trainees mit Selbstfinanzierung dabei sind. Auch alle ZHAW-Kandidaten sind ATPL-Absolventen.

«RS»: Wie viele Instruktoren sind in der Flugschule der SAT angestellt?

P.F.: Im Gesamten arbeiten rund 80 Personen in verschiedenen Funktionen und mit verschiedenen Vertragsformen für die Flugschule. Eine wachsende Gruppe bilden die Swiss-Piloten, die hier als Fluglehrer arbeiten. Diese sind bei der Swiss fest angestellt und werden für die Instruktion der SAT in einem Service Level Agreement überlassen. Dann gibt es viele Freelancer, die in ihrer Freizeit hier arbeiten. Mit MeteoSchweiz und skyguide haben wir einen Vertrag, damit auch auf diesen Gebieten Fachspezialisten referieren können. Dazu kommen die US-Fluglehrer, die bei der Flight Safety angestellt und der SAT für ihre Kurse überlassen werden. Erwähnen möchte ich natürlich auch die Angestellten im administrativen Sektor, ohne die es nicht ginge.

«RS»: In welche Bereiche ist die Flugausbildung gegliedert?

P.F.: Wir haben drei Flugbetriebe. In Grenchen führen wir neu die Sichtflugausbildung (VFR) mit einer eigenen

Flotte von fünf Diamond DA40NG durch. Für die IFR-Ausbildung (Instrumentenflug) fliegen wir in Grenchen mit Diamond DA42. Drei dieser Maschinen gehören der SAT, und zwei weitere werden eingemietet. In Florida fliegen wir ab diesem Sommer mit PA-28-161 Warrior III und PA-44-180 Seminoles ebenfalls nach IFR. Die acht Warrior wurden neu mit digitalen Instrumenten ausgerüstet; die Seminoles werden zu einem späteren Zeitpunkt das gleiche Glas-Cockpit erhalten. Diese Umrüstung geschieht auf unseren Wunsch, um dann in der ganzen Ausbildung mit ähnlich modern bestückten Flugzeugen trainieren zu können. Zudem gewinnen wir mit dem TAS (Traffic Alert System) im dichten Luftraum an Sicherheit.

Für die IFR-Ausbildung haben wir hier im Schulhaus zwei IFR-Procedure-Trainer und einen DA42 FNPT II (fixed base Simulator). Für die Multi-Crew-Ausbildung (MCC) benutzen wir bis anhin die A320-Simulatoren. Der MCC-Teil ist nun aber ein Teil des

Umschulungsprogramms (Initial Conversion Course, ICC) auf den Airbus 320 bei der Swiss. Die Basic-Phase des MPL-Kurses schliessen die Schüler auf dem FNPT II Beechcraft King Air 200 ab.

«RS»: Welche Ausbildung bietet Ihr sonst noch an?

P.F.: In der Zusammenarbeit mit dem BAZL bieten wir den jährlichen schweizerischen Instrumentenfluglehrerkurs an. Einen weiteren identischen Kurs führen wir auch für unsere eigenen Instruktoren durch. Diese CRI/IRI (Class Rating/Instrument Rating Instructor) sind in der IFR-Ausbildung tätig.

Dazu gibt es einen jährlichen eintägigen Refresher für unsere Instruktoren, um den Standard abgleichen und den Instruktoren ein Feedback geben zu können. Unsere US-Fluglehrer benötigen eine Autorisierung des BAZL, um nach JAR schulen zu dürfen. Wir führen diese dreiwöchige Ausbildung durch. Anschliessend nimmt das BAZL den Check vor Ort ab. Wir nutzen diese Zeit auch dafür, den dortigen Fluglehrern unsere Standards näherzubringen und sie darin zu schulen. Unsere Trainees sollen von Anfang bis zum Schluss der Ausbildung nach einheitlichen Procedures fliegen.

«RS»: Dieses ganze Programm spult ihr mit 80 Leuten ab, von denen die meisten nur ein Teilzeitpensum absolvieren?

Ort	SAT		Grenchen						SAT		SAT						Vero Beach																		
ATP	Theorie 1		Flugphase 1&2 basic VFR						Theorie 2		Theorie 2 Flugphase 4 basic IFR						Flugphase advanced VFR																		
Woche	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
MPL	Theorie 1		Core-Phase 1&2 basic VFR						Theorie 2		Theorie 2 Core-Phase 4 basic IFR						Core-Phase advanced VFR																		
Ort	SAT		Grenchen 40 h DA40NG						SAT		SAT 30 h FNPT II						Vero Beach 28 h PA28																		

Erst ab dem IFR-Flugtraining in Vero Beach zeigen sich im Kursprogramm zwischen ATP und MPL Unterschiede.

P.F.: In der Durststrecke vor 2007 lief die Flugschule im «Idle». Seither gibt es eigentlich nur Vollgas. Es ist zwar motivierend, volle Auftragsbücher zu haben, jedoch auch Zeit, irgendwann auf «Climb Thrust» reduzieren zu können. Verschiedene Funktionen könnten die Arbeit mit dem offiziellen Pensum gar nicht bewältigen. Dank einem guten Team und dem Willen zur Mehrleistung gelingt es uns, den Laden am Laufen zu halten. Es ist mir ein Anliegen, dass dieser Einsatz von aussen wahrgenommen wird.

«RS»: Es gibt Kritiker, die sagen, dass ein Pilot nur mit vielen Flugstunden wirklich gut wird. Was sagst Du dazu?

P.F.: Das Prinzip MPL lässt tatsächlich die Gefahr zu, dass sich eine Flugschule am Minimum orientiert und mit weniger Flugstunden ein günstigeres Produkt anbietet. Wir verfolgten von Anfang an einen anderen Ansatz. Wir waren davon überzeugt, dass die Ausbildung bei uns nicht billiger, sondern besser werden muss. Nach MPL-Syllabus sind 70 Flugstunden gefordert (nach ATPL 140), ohne Vorgabe, wie diese erreicht werden müssen. Man könnte einen Flugschüler also die ganze Zeit auf einem einfachen einmotorigen Flugzeug abfliegen lassen. Wir nahmen die ATPL-Ausbildung als Leitfaden und schauten, in welchen Ausbildungsphasen wie viele Stunden Flugpraxis sinnvoll sind. Nun fliegen unsere Schüler 115 Stunden in verschiedenen Flugzeugen. Dabei achten wir darauf, dass sämtliche Kompetenzen, auch Multi-Engine oder IFR, im realen Umfeld trainiert werden.

«RS»: Welche Erfahrungen hat die SAT mit der MPL-Ausbildung bisher gemacht?

P.F.: Als relativ kleine Flugschule im internationalen Vergleich können wir uns nicht nur auf eine der beiden Ausbildungsvarianten konzentrieren. Wir führen deshalb abwechslungsweise einen ATPL- und einen MPL-Kurs durch. Die beiden Kurse waren bei der Einführung des MPL aber dermassen unterschiedlich, dass wir bei der Planung und Durchführung vor grossen Problemen standen. So hatten wir teilweise zu viele Studenten in der Theorie, während gleichzeitig in einzelnen Flugphasen fast nichts lief. Vor zwei Jahren glichen wir die beiden Kurse einander an, sodass es nun nur noch wenige Unterschiede gibt. Beim ATPL gibt es noch zusätzliche VFR-Flugstunden in den USA, beim MPL dafür die Multi-Crew-Ausbildung im King-Air-Trainer. Wir waren vom Training des Upset

Recovery so überzeugt, dass wir es nun auch in den ATPL-Kursen durchführen. Die Einführung geschah übrigens vor dem Absturz der Air-France-Maschine im Südatlantik.

«RS»: Welches Feedback erhält die SAT von den Fluggesellschaften, die Piloten von ihr übernehmen?

P.F.: Gemäss Matthias Bosshard, dem damaligen Chef-Fluglehrer der A320-Flotte, zeigen sich im fliegerischen Bereich kaum Unterschiede zwischen MPL- und ATPL-Absolventen. In organisatorischen Belangen und im Umgang mit der ATC seien die MPL-Schüler jedoch tendenziell etwas weiter. Das beweist, dass das neue Konzept funktioniert.

«RS»: Beteiligt sich der Bund an der Schule? Per Gesetz hätte die Eidgenossenschaft eigentlich den Auftrag dazu.

P.F.: Eigentliche Bundesgelder gibt es leider nicht mehr. Die SAT ist seit Mitte März 2012 jedoch eine anerkannte Höhere Fachschule (HF). Manfred Brennwald als CEO der SAT ist nun darum bemüht, entsprechende Bundesgelder für die SAT zu erhalten.

Es steht übrigens jedem Studenten frei, ob er den Titel «eidg. dipl. Pilot HF» erlangen will oder nicht. Dafür muss er eine Diplomarbeit schreiben, was aufgrund des Zeitaufwands sinnvollerweise nach Abschluss der Streckeneinführung passiert. Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens für den HF-Status wurden bisher zwei solche Arbeiten erstellt.

«RS»: Was würdest Du einem Jungen raten, der sich für die Pilotenlaufbahn interessiert?

P.F.: Ich finde den Beruf nach wie vor faszinierend. Ich würde ihn auf alle Fälle motivieren und unterstützen. In einer Netzwerk-Airline haben wir die Möglichkeit, Kurz- und Langstrecken-Destinationen anzufliegen und ein abwechslungsreiches Streckennetz zu erleben. Im Vergleich zu den Kollegen anderer Firmen ist vielleicht das Anfangssalär etwas tiefer, jedoch muss man die ganze Karriere in Betracht ziehen.

Ich kann mir vorstellen, dass bei vielen Piloten nach Jahren eines 100-Prozent-Pensums eine gewisse Monotonie aufkommen kann. Die Swiss bietet aber verschiedene Möglichkeiten, das Fliegen mit einer Zusatzaufgabe zu ergänzen. Eine Anstellung bei der Swiss ist noch immer erstrebenswert.

«RS»: Wir danken Dir ganz herzlich für das Gespräch. ●

	Vero Beach		Grenchen		SAT		
3 IFR	Flugphase 4 basic IFR	free	Flugphase 4 advanced IFR	free	Theorie 3	self study	ATPL exam
5 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72							
3 IFR	Core-Phase 4 basic IFR	free	Core-Phase 4 advanced IFR	free	Basic Multi Crew Concept	Theorie 3	self study MPL exam
n	Vero Beach		Grenchen		SAT		SAT
3	55 h PA28 & PA44		10 h FNPT II & 19 h DA42		45 h B200 FNPT		

IG Flughafen Zürich – Support für unsere Homebase

Rund um den Flughafen Zürich haben sich zahlreiche Vereinigungen gegründet, die das Ziel verfolgen, unsere Homebase betrieblich einzuschränken und die Entwicklung des Interkontinentalflughafens zu blockieren. Als Gegenwicht dazu versteht sich die IG Flughafen Zürich, die mit ihren über 4000 Mitgliedern zu einer massgebenden Kraft geworden ist und sich mit Herzblut für die Anliegen des Flughafens Zürich einsetzt. Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit der AEROPERS im Abstimmungskampf um die Blockierungsinitiativen veranlasst uns, Ihnen die IG Flughafen Zürich näher vorzustellen.

*Text: Peter Wild, Captain A320 und
Vorstandsmitglied der IG Flughafen Zürich*

Die IG Flughafen Zürich (IGFZ) ist ein Verein mit 4000 Mitgliedern und über hundert Unternehmungen, der den Flughafen Zürich seit seiner Gründung im Jahr 1990 bei zahlreichen Gelegenheiten massgebend unterstützt hat. Die IGFZ sammelt die Beiträge ihrer Mitglieder – der Verein alimentiert sich ausschliesslich aus Mitgliederbeiträgen – und setzt diese Mittel in Abstimmungskampagnen im Sinne des Flughafens ein. Auch zwischen den Kampagnen engagiert sich die IGFZ in der Öffentlichkeit auf vielfältige und sympathische Weise. So sorgt sie für ein willkommenes Gegengewicht zu den flughafenkritischen Stimmen.

Die IGFZ ist seit ihrer Gründung stark gewachsen und bietet ihren Mitgliedern viele interessante Vorteile. So haben diese beispielsweise freien Zugang zu den Zuschauerterrassen und zu den Rundfahrten. Zudem können die Mitglieder nicht nur vom Angebotspektrum des Flughafens über Vergünstigungen und Rabatte direkt profitieren, sondern auch von Leistungen ausserhalb der Aviatik. Ferner werden auch regelmässige Führungen und Besichtigungen zu flugrelevanten und anderen verwandten Themen durchgeführt. Dieses Jahr sind es unter anderem die Besichtigung der Gepäcksortieranlagen, ein Besuch bei skyguide oder eine Mitgliederreise zu den Airbus-Werken in Hamburg. Und schlussendlich erhalten Mitglieder vier Mal pro Jahr die eigene Fachzeitschrift «IKARUS», die sie über Entwicklungen und interessante Themen am Flughafen auf dem Laufenden hält. Zu den oben genannten Angeboten gibt es auf der Homepage der IG Flughafen, www.ig-flughafen.ch, detaillierte Informationen.

Beispiele erfolgreich geführter Abstimmungskampagnen

Die IGFZ setzt sich im Besonderen bei Volksabstimmungen für den Flughafen Zürich ein und beteiligt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten an den entsprechenden Abstimmungskämpfen. Im Jahr 2007 investierte sie ihr Vereinsvermögen von damals 200 000 Franken in einen eigenständigen Abstimmungskampf gegen die Plafonierungs-Initiative. Diese verlangte eine Plafonierung der Flugbewegungen auf 250 000 pro Jahr. Effektiv waren es im Jahr 2011 rund 279 000 Flugbewegungen.

Bei einer Annahme dieser Initiative wären also zahlreiche Arbeitsplätze, auch bei der Swiss, direkt gefährdet gewesen.

Im Jahr 2009 kämpfte die IGFZ gegen die Initiative, die zum Ziel hatte, Fluglärm «fair» zu verteilen. Das hätte nicht nur dazu geführt, dass viele zusätzliche Regionen neu mit Lärm belastet worden wären. Es hätte auch ein «unmögliches» Flugregime mit ständig wechselnden An- und Abflug-Prozederen am Flughafen Zürich zur Folge gehabt. Damit wäre der Betrieb des Flughafens komplizierter geworden, und bei der Sicherheit hätten dafür Abstriche gemacht werden müssen.

AEROPERS und IGFZ: 2011 am gleichen Strick in die gleiche Richtung

Im letzten Jahr engagierte sich die IGFZ stark gegen die beiden Blockierungsinitiativen (Behördeninitiative und Gegenvorschlag), die den Pisten- und Rollwegausbau blockiert hätten. Man erinnert sich vielleicht noch an die rot-weissen Flyer, die die IGFZ im Oktober verteilt hat.

Ein Ja auch nur zu einer der beiden Vorlagen des Zürchervolks wäre ein ungutes Zeichen in Richtung Bundesbehörden sowie Deutschland gewesen und hätte die Verhandlungen und den Spielraum für die Zukunft eingeschränkt. Zudem wären Ausbauten und Veränderungen des Pistensystems und der Rollwege, selbst aus ökologischen und sicherheitstechnischen Gründen, verunmöglicht worden. Das Nein zu beiden Vorlagen war wichtig. Deshalb standen alle

«Das Pilotenkorps ist direkt davon betroffen, wie sich der Flughafen Zürich entwickeln wird.»



Peter Wild ist seit 1993 bei der Swissair/Swiss als Pilot tätig und hatte auch verschiedene Management-Funktionen inne. Unter anderem absolvierte er ein MBA am IMD und doktorierte im strategischen Airline-Bereich. Seit 2010 ist er Captain auf der A320.

Er wohnt mit seiner Familie in Weiach im Zürcher Unterland.

Im Jahr 2011 kandidierte er für den Kantons- und Nationalrat im Kanton Zürich und engagiert sich vor allem als Präsident der Verkehrskommission FDP Kanton ZH für Verkehrsfragen.

betroffenen Befürworter des Flughafens zusammen und zogen gemeinsam am gleichen Strick. Dieses koordinierte Vorgehen half mit, die Abstimmung nicht nur zu gewinnen, sondern sie auch noch deutlich zugunsten des Flughafens zu entscheiden.

Mitgliedschaft IGFZ – Interessen-Plattform für den Flughafen – auch für das Cockpit-Personal

Die IGFZ ist eine ideale Plattform, wo sich alle Flughafen-Befürworter, seien es Passagiere, Piloten, Flight Attendants, Mechaniker, Ground Handling Agents oder Airport Fans, im Interesse des Airports Zürich treffen und engagieren.

Für uns Piloten ist der Flughafen Zürich nicht nur unsere Homebase, sondern auch Teil unseres Arbeitsplatzes und Garant für unsere Tätigkeit. In diesem Sinne ist es wichtig, dass sich das Cockpit-Personal Gehör zugunsten des Flughafens Zürich verschaffen kann. Je mehr Mitglieder wir sind, desto wirksamer können wir uns für unseren Flughafen einbringen. Denn das Pilotenkorps ist mehrfach direkt davon betroffen, wie sich der Flughafen Zürich betrieblich gestalten und auch entwickeln wird.

Wir wissen, dass dies nicht die letzte Abstimmung zum Flughafen und zu unserer Homebase war. Daher würde es uns freuen, wenn auch Sie sich in der Interessengemeinschaft Flughafen Zürich mit einer Mitgliedschaft engagieren und somit ein Zeichen setzen würden.

Auf der Webseite der IGFZ, www.ig-flughafen.ch, finden Sie weitere Informationen zum Verein wie auch das Online-Formular für einen Beitritt. Alternativ können Sie auch das nebenstehende Formular ausfüllen und es direkt in die Crew-Post im OPS Center einwerfen. ●

Antrag für eine Mitgliedschaft bei der Interessengemeinschaft Flughafen Zürich
(Bitte entsprechende Kategorie ankreuzen)

- Einzel - Fr. 20.00 Paare - Fr. 25.00
 Familie - Fr. 30.00 Unternehmen - Fr. 100.00

Vorname*

Nachname*

Geburtsdatum*

Vorname Partner/in

Nachname Partner/in

Firma/Verein/Partei

Strasse/Nr.*

PLZ*

Ort*

E-Mail*

Telefon

** Pflichtfelder*

Via interne Post an: P. Wild, ZRHLX/CREW/BOX 1357



Standorte:
Flugplatz Sitterdorf
Flughafen Zürich-Kloten

Flugschule

www.helisitterdorf.ch



hs

helisitterdorf.ch
Flug buchen 071 422 60 00

Wings for Japan – Tsunami Care Flight

Beat Pfändler hatte schon sehr früh das Bedürfnis und die Idee, den notleidenden Kindern nach den Erdbeben und dem Tsunami in Japan vom März 2011 zu helfen. Die Umstände im Land machten spontane Hilfe für lange Zeit unmöglich. Auch das japanische Verständnis, dass Katastrophen aus eigener Kraft zu bewältigen sind, stand dem Projekt im Weg.

Interview: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Wie kam Dir die Idee zu dieser Erholungswoche in der Schweiz?

Beat Pfändler: Die Idee entstand aus dem Bauch heraus – es war also eine ganz und gar kopflose Sache! Als wir mit einem der ersten Tokio-Flüge nach der Katastrophe von Narita Richtung Hongkong abflogen, sahen wir das Tsunami-Gebiet von fern und wussten, dass dort Kinder in nassen Kleidern waren. Es begann zu schneien, und niemand konnte Hilfe leisten. Das Flugzeug war fast leer, und ich sagte zu mir: «Jetzt füllen wir unsere A340 doch einfach mit den armen Kindern!» Auch wenn dies fast nicht möglich sein sollte, es musste doch etwas geschehen!



Zwei Kinder auf dem Schlitten unterwegs im Frühlingsschnee.

«RS»: Wie wurde die Idee Deines Projekt in Japan aufgenommen?

B.P.: Das Projekt wurde mit mehr als nur Zurückhaltung aufgenommen: Es wurde «gecancelled»!

Dies nicht etwa, weil unsere Hilfe nicht erwünscht war, sondern weil die Opfer jeden Tag hofften, von ihren vermissten Familienmitgliedern zu hören. Sie konnten und wollten deshalb Japan gar nicht verlassen. Zudem waren alle Familiendokumente weg. Ad hoc konnten gar keine Pässe ausgestellt werden.

«RS»: Im März – also ein Jahr nach der Katastrophe – war eine erste Gruppe Kinder in der Schweiz, denen die Reise vom Projekt «Wings for Japan» ermöglicht wurde. Wie kam dies schliesslich doch noch zustande?

B.P.: Der führende Verlag «Bungeishunju» gab ein Buch mit den tragischen Geschichten von 70 Opferkindern heraus. Dieses Buch fand reissenden Absatz, und es stellte für unser Projekt den Schlüssel zur Hilfeleistung dar. Die Hilfsorganisationen in Japan waren restlos überfordert und nicht in der Lage, die ange-



botene Hilfe anzunehmen und in konkrete Projekte umzusetzen. Der Zugang zu den 70 Kindern konnte über diesen Verlag dank dem Journalisten Ken Mori stattfinden.

Es sind diese 70 Kinder und ihre Schicksalsgenossen, die wir in der kommenden Zeit in die Schweiz einladen.

«RS»: Wie viele Kinder waren dieses Jahr hier?

B.P.: Wir waren 40 Personen in einem Ferienhaus in total 21 Zimmern. Das ist viel Platz für alle jene, die eine lange Zeit in Kartonabteilen der Shelter Rooms hausen mussten.

Für die erste Besuchergruppe plante ich aus Sicherheitsgründen pro Kind eine erwachsene Begleitperson. Das waren ebenfalls Menschen aus dem Tsunami-Gebiet oder ein Elternteil der Kinder.

«RS»: In welchem Rhythmus sollen die weiteren Reisen in die Schweiz erfolgen?

B.P.: Jährlich im März. Da haben wir auch freie Kapazitäten an Bord.

«RS»: Wie lange war die Gruppe hier, und womit verbrachten die Kinder ihre Zeit in der Schweiz?



Beat Pfändler wurde im Mai 1953 geboren. Er fliegt seit 1975 bei der Swissair und der Swiss, seit 1979 als Maître de Cabine. Er wurde im väterlichen Filmstudio mit dem Virus der Fotografie angesteckt und knipste seine ersten Bilder als Vierjähriger. Er ist leidenschaftlicher Fotograf und bildete sich stetig weiter. Er hat verschiedene Bücher herausgegeben, darunter ««Off Duty» – Leben nach Swissair» oder das «Swiss Guest Book», eine aussergewöhnliche Porträtsammlung inspirierender Menschen. Beat ist bereits 325 Mal nach Japan geflogen.

B.P.: Sie waren sechs Nächte in der Schweiz, davon fünf auf dem Beatenberg. Wir organisierten Ausflüge auf den Grindelwald-First, das Jungfraujoch, die Grütschalp und nach Interlaken. Einen Tag verbrachten wir in der Kulturstadt Zürich im Zoo, beim Grossmünster und im Oberdorf.

«RS»: Welche Resonanz hatte die erste Schweizer Erholungsreise in Japan?

B.P.: «Wings for Japan» wurde für alle Beteiligten ein Erfolg. Tageszeitungen, Wochenzeitschriften und das Fernsehen in Japan berichteten umfänglich über das Projekt. Unser Medienmann in Japan, Ken Mori, erhält einen hoch dotierten Journalisten-Preis.

«RS»: Woran erinnerst Du Dich besonders gerne?

B.P.: Die Stimmung im Lager war anfänglich bedrückend, die Kinder schauten manchmal einfach nur vor sich hin. Dann, am dritten Tag, veränderte sich die Stimmung: In der Abenddämmerung begannen die Kinder vor dem Haus zu spielen, und es entstand plötzlich eine fröhliche Stimmung. Dieser Moment war unglaublich schön. Am letzten Tag entschied sich eine Japanerin der Tsunami-Gruppe mit ihrer Tochter, in Zukunft für einen anwesenden Vater und seine Tochter zu sorgen, die ihr Hab und Gut und 13 Familienmitglieder verloren hatten. Das hat alle sehr berührt.

«RS»: Welche negativen Erfahrungen musstest Du machen?

B.P.: Eine negative Erfahrung machte ich im Crew-Bus in Narita, als ich die Crew für den lange vorbereiteten TV-Empfang in Zürich «briefte». Der Captain wollte der Sache einen Riegel schieben. Es sei nicht sicher, mit den Kindern die Crew-Treppe des Jetty hinunterzugehen. Überdies wäre neben der Japan-Flagge auch eine schweizerische Flagge, mindestens in gleicher Grösse, nötig.

Während des Fluges über Sibirien wurde die Stimmung dann wieder etwas wärmer.

«RS»: Mit welchen Problemen sahst Du Dich beim Organisieren konfrontiert? Wer konnte helfen?

B.P.: Für die Gruppe von 25 Opfern brauchte es einen Hilfstupp von insgesamt 45 Personen. Da sind Leute vom Zoo-Guide bis zum Rechtsanwalt gefragt. Alle wichtigen Positionen mussten abgedeckt sein. Ich wollte unter keinen Umständen, dass wir auf einer Hilfetour hilflos dastehen. Es war also eine perfekte Planung bis ins Detail gefragt. Auch wenn es anfänglich einfach war, viele Freiwillige mit gutem Willen zu finden, so mussten die meisten Helfer den Ansätzen nach japanisch sprechen können. Das war eine wirkliche Herausforderung! Die Universität Zürich hat mir mit einer kollektiven E-Mail an alle Studenten geholfen, und in kürzester Zeit waren die Helferpositionen besetzt.

«RS»: Die Unterstützung der Swiss war dabei wohl elementar.



Die Reisegruppe bei schönstem Wetter auf dem Jungfraujoch.

B.P.: Der erste Meilenstein für die Durchführung des Projekts war die Antwort von Harry Hohmeister auf meine Frage, ob ich denn die leeren Flieger ex Tokio – die ersten Flüge nach Japan waren praktisch leer – mit Tsunami-Opfern füllen dürfe: «Machen Sie es!» In ähnlich grosszügiger Haltung boten in kurzer Zeit weitere Organisationen ihre Hilfe an: die Schweizer Botschaft in Japan, Schweiz Tourismus, die Stiftung Kinderhilfe des Swiss-Personals und Private. Das Rad begann sich zu drehen.

«RS»: Wie sieht die finanzielle Zukunft aus? Habt Ihr weiterhin genug Unterstützung?

B.P.: Wenn die genannten Sponsoren und Organisationen, zu denen auch die «Jungfraubahnen» zählt, uns treu bleiben, müssten jährlich etwa 15 000 Franken in bar zusammenkommen. Da dieses Projekt ein Hilfswerk des fliegenden Personals der Swiss sein soll, wünschte ich mir einen Fünfliber von jedem Crew Member. Mit diesem Geld könnten wir bereits die Miete für das Ferienhaus, die Verpflegung und den Reisebus bezahlen. Spender finden unter www.WingsForJapan.com und der Rubrik «DONATE» weitere Informationen.

«RS»: Gibt es für nächstes Jahr Änderungen im Programm?

B.P.: Ich werde am Planungsgerüst nichts ändern. Den Aufenthaltstermin werde ich aber um ein paar Tage verschieben, denn während unseres Aufenthalts am Beatenberg im Berner Oberland war zur selben Zeit das Snopenair-Festival auf der Kleinen Scheidegg mit 13 000 Fans. Auch wenn unsere Teenager aus Japan von Brian Adams eine Backstage-Einladung bekamen, wurde die Bewegung in der Bergwelt infolge der Konzertbesucher nicht einfacher.

«RS»: Sind die Kinder für die nächste Reise schon bestimmt? Aus welcher Gegend kommen sie?

B.P.: Alle Kinder sind zwischen sieben und 17 Jahre alt und sind Tsunami-Opfer. Sie stammen aus den Küstenpräfekturen Miyagi und Iwate, also nördlich der Präfektur Fukushima. Es sind Menschen aus ländlichen Gebieten.

In den Interviews mit den Journalisten von Fernsehen und Presse drückte immer wieder die Frage nach



Die erste Gruppe der Kinder aus Japan nach der Landung in Zürich.

den tragischen Hintergründen der Kinder durch. Es ging aber jeweils nicht lange, bis die Reporter aufhörten, zu dokumentieren. Denn es wurde klar, dass sich das Schicksal der Kinder in kurzen Worten nicht darstellen lässt.

Diese Arbeit hat Ken Mori in seinem Buch «Tsunami» geleistet. Auf der Website www.WingsForJapan.com werden wir einzelne Texte auf Englisch veröffentlichten.

«RS»: Wer hilft Dir im Organisationskomitee?

B.P.: Unser Basisteam besteht aus einem Verein, der schon nur wegen des Gönnerkontos gegründet werden musste. Neben dem Präsidium, das ich inne habe, übernahmen Urs Eicher die Aufgabe des Vizepräsidenten und Marc Vionnet, Captain A320, die des Kassiers. Country Manager Noboru Okabe und Ken Mori sind unsere wichtigen Partner in Japan. Das Gastro-Team wird geleitet von M/C Yves Favez. Sehr wichtig für alle «politischen Fragen» ist meine Frau Yuko, die ich kennenlernte, als sie bei der Swissair als Japan Flight Attendant geflogen ist. Anfänglich war sie nicht fest im Team, ihr Einfluss wuchs aber stetig, und heute ist sie im Kernteam von «Wings For Japan». Das ganze Helferteam zählt 45 Personen. Freie Jobs werden für den «Tsunami Care Flight 2013» auf unserer Webpage ausgeschrieben.

«RS»: Was habt Ihr für die Betreuung der Kinder in der Schweiz vorbereitet? Welche Schwierigkeiten habt Ihr in Betracht gezogen?

B.P.: Ich habe damit gerechnet, dass ein Opfer während des Aufenthaltes plötzlich zurück nach Japan will. Ich habe damit gerechnet, dass wir für die Hilfeleistung für Kinder als NGO-Profiteure angegriffen werden. Ich habe damit gerechnet, dass wir mit der psychischen Entwicklung eines Opfers nicht zurechtkommen. Ich habe damit gerechnet, dass mir der Mut, das Geld und die Zeit ausgehen. Nichts von all dem ist eingetroffen!

«RS»: Ist der Aufenthalt hier eine einmalige Angelegenheit? Werden die Kinder nach ihrer Rückkehr in der Heimat weiter betreut?

B.P.: «Können die Kinder aus ihren Problemen herausgeholt, in der Schweiz verhätschelt und dann einfach wieder in Japan parkiert werden?», fragte mich ein Journalist. Aber Ja! Nach letzten Erkenntnissen bei der Betreuung von Katastrophenopfern hat die psychoanalytische Aufarbeitung der Erlebnisse keinen grossen Stellenwert mehr. Vielmehr ist reines Ablenken angesagt! Und genau das machen wir hier. Und doch liegt mir die Nachhaltigkeit unseres Aufenthalts am Herzen. Deshalb entstand die «Pen-Friend-Idee». Jedem Kind wurde angeboten, auf Wunsch jetzt oder später eine Gotte oder einen Götzi zu bekommen. So kann über Briefwechsel eine Freundschaft aufgebaut werden, die sich ganz nach den Vorstellungen und den Bedürfnissen des Kindes entwickelt. Zwei dieser Götten, zwei junge, herzliche Frauen, haben wir auf dem Grindelwald First der Tsunami-Gruppe vorgestellt. Gemeldet hat sich bis jetzt noch kein Kind.

«RS»: Du hast viel auf Dich genommen, um diesen Kindern zu helfen.

B.P.: Meine Frau Yuko und ich haben zwei Kinder grossgezogen. Wir haben uns nicht einmal darüber unterhalten, wie viel Aufwand für die Kinder mit welchem Resultat gerechtfertigt sei.

Wir haben alles aus dem Herz entschieden - und das ist sehr gut gekommen. ●



Abendbeschäftigung: Die Kinder beim Basteln und Zeichnen.

April, April...

Vor wenigen Wochen erst war wieder mal 1. April, dieser hierzulande beliebte Tag des Juxes, der eidg. Stuss- und Scherztag sozusagen. Bei Kindern und anderen Naivlingen ist der Tag jedoch eher verpönt aus Angst, sich mit angeblich offenen Schuhbändeln, Hosenschlitzen oder anderen Peinlichkeiten zu blamieren und damit bei den Umstehenden hämischer Schadenfreude anheimzufallen. Für ebensolches Publikum bringen traditionellerweise am 1. April die Tageszeitungen irgendwelchen müden Witz bezüglich irgendeiner Neueröffnung oder dem Auftauchen einer Servelatprominenz, worauf die Lokalradios noch einen draufgeben und folglich immer ein paar ganz Beschränkte darauf hereinfallen und die versprochene Sensation nicht missen wollen. In diesem Jahr fiel der 1. April hingegen auf einen Sonntag; Grund genug für die unter permanentem Konkurrenzkampf stehende Sonntagspresse, das Scherzniveau auf nationale Ebene zu hieven und mal so richtig schön zu übertreiben. «BÄR gesichtet im Engadin!» war noch die harmloseste Erfindung, die absurdeste jedoch: «DOSE wird GC-Präsident!». Wieso nicht gleich: «Suter neuer Nationalbank-Präsident!» oder «Bruggisser übernimmt den EHC Kloten!»? Ein Journalist, dem ein so skurriler Aprilscherz einfällt, der arbeitet entweder mit bewusstseinsweiternden Substanzen oder hat vielleicht gerade zum Thema «10 Jahre Swiss» recherchiert, und da ist ihm wohl im schlechten Traum die Wahnsinns-Idee mit Dosé/GC gekommen: nämlich ziemlich ähnliche Ausgangslage bezüglich Kompetenz, Konkurrenz, Konkurs und Kampf in verschiedenen Ligen. Nun wurde aber, ganz erstaunlich und erschreckend, diese schräge Sensationsmeldung am Montag danach nicht wie alle andern Scherze als ein solcher entlarvt, sondern von sämtlichen Medien weiterverbreitet und hat inzwischen zu der verrückten Situation geführt, dass selbst die Betroffenen in ihrer aussichtslosen Lage an die Geschichte glauben. Ganz wie damals.

Interessanterweise hat bei uns firmenintern auch irgendeiner, vermutlich so ein Kommunikationsberater, die Idee gehabt, mit ein paar Aprilscherzen die Stimmung bei den Piloten etwas zu lockern und mit der Publikation von originellen Bulletins den einen oder andern langen Nachtflug etwas aufzuheitern. Natürlich ist bei einem solchen Vorhaben die Verwendung von offiziellen Unterlagen fragwürdig, und es war nicht ganz auszuschliessen, dass es einige Konsumenten geben würde, die den publizierten Nonsense auch glaubten, aber zugunsten des positiven Lach- und Lerneffektes hat man das Risiko in Kauf genommen. Das skurrilste Scherzbulletin war sicher jenes, das behauptete, Crewlinkofflinemarktwo sei jetzt ausgereift und ab 1. April operationell nutzbar! Gutgläubige Gemüter, welche sich gleich darauf besagte Software auf ihren Compi luden, merkten schon bald (nach etlichen Stunden), dass sie sich da einen ganz speziellen Trojaner auf die Festplatte eingeladen hatten, der das komplette System lähmte, das Aufstarten zur Geduldprobe machte und bei nicht mehr ganz taufrischen Modellen zum langsamen finalen Einfrieren führte. Wer das Pro-



gramm inzwischen trotzdem irgendwie zum Laufen gebracht hat, darf zur Belohnung minutenlang einem blauen Ringlein beim psychedelischen Drehen zuschauen, was wiederum eine ganz willkommene Einschlafhilfe bei gestörtem Schlafrhythmus sein kann. So oder so: ein glatter Zeitvertreib für einen freien Tag, an dem man eh nichts Besseres zu tun hat. Es war aber auch noch zu lesen, dass Atomprozessoren suboptimal seien und Geräte mit dem Apfel drauf gänzlich ungeeignet; die ideale Plattform

für die anspruchsvolle revolutionäre Software, die von hausinternen, IT-affinen Spezialisten in Tag-und-Nacht-Arbeit entwickelt wurde, wäre hingegen die Parallelschaltung des CERN-Computers mit den Grossrechnern von ETH und NASA. Den dazu benötigten Strom sollte man allerdings abspeichern, solange es noch Atomkraftwerke gibt (haben die eigentlich auch Atomprozessoren?).

Da folgte auch schon das nächste Juxbulletin, des Inhalts, wie man ab 1. April die wie oben beschrieben eingefrorenen Paceblades schonend wieder reanimieren könne: Nämlich alle drei Stunden defragmentieren, dann ganz ausschalten, falls noch möglich, andernfalls die inzwischen tiefgefrorene Batterie rausnehmen und bis zur Landung an die Least Risk Location (DG!) kleben und mit Kissen und Crewbags gut verdämmen. Falls auch das nichts hilft, hier noch eine im Simulator sehr bewährte Methode: Das Flugzeug komplett stromlos machen, aber vorzugsweise erst, wenn mehr als 93 Prozent der Passagiere schlafen, weil ansonsten der Erklärungsbedarf später einfach zu gross wäre. Nicht vergessen, den Kaffee vorher noch zu bestellen!

Als Trost für all die Umtriebe lag ja inzwischen im realen Postfach eine richtige CD, die man trotz Atomprozessor zwar betreiben könnte, aber beim eePC einfach nirgends reinbringt. Da deren Inhalt optisch auch eher zu Modellen aus jener Epoche passt, als die Rechenmaschinen gerade erfunden worden waren, wäre die Veröffentlichung auf Lochkarte oder Kassettli eigentlich passender gewesen. Aber hat es nicht auch noch irgendwo geheissen, dass wir im ersten Quartal, äh im ersten Semester, äh im zweiten Semester, jedenfalls bestimmt noch in diesem Jahrzehnt, eine persönliche Hardware kriegen sollen? Vorzugsweise einen Amiga- oder Atari-Laptop, aber das war jetzt eher ein Joke für die älteren Semester.

Falls du nun eventuell ein bisschen verwirrt bist, was IT-mässig überhaupt noch ernst gemeint ist und was eher als Jux: bin ich ja auch. Aber der Scherzeffekt wird offensichtlich weiterhin bewusst eingesetzt, um die Bulletins etwas attraktiver zu machen, damit sie mit mehr Enthusiasmus gelesen werden, auch wenn sie nur noch elektronisch sind. Im Ernst: Infos mit bizarren Titeln wie «Überlauf Personalparkplätze» oder «Jahresschwerpunkte Sommer 2012» etwa, nächstens vielleicht «Jahresziele August 2012» oder gar «Jahresschwerpunkt 1. Juni 2012» sind doch einfach viel lustiger und unterhaltsamer als ein furztrockenes Bulletin oder ein narkotisierender GC-Match.

pk2@bluemail.ch

Was macht eigentlich...Robert Staubli?

Mit Robert Staubli nahm 1982 eine Persönlichkeit Platz auf dem Direktionspräsidentenstuhl der Swissair, die der nationalen Airline seit den Nachkriegs-Boomjahren als Mitarbeiter in verschiedensten Positionen treu war und fast jedes Cockpit von innen kannte. Die «Rundschau» sprach mit dem ehemaligen AEROPERS-Mitglied.

Interview: Peter Tilly

Die Wege hoch über der Stadt Zürich sind verschlungen und steil. Dank meines Navigationsgeräts fand ich die gesuchte Adresse im ersten Anlauf. An der Fassade des gepflegten Hauses hing eine grosse Kantonsflagge in Blau-weiss. Ob sie zu Ehren des Besuchers, des Sechseläutens oder des ZSC aufgehängt wurde, klärte sich wenig später auf. Nicht ich war der Grund für den festlichen Empfang, sondern der ZSC, der am Vorabend die Eishockeymeisterschaft für sich entschieden hatte. Der im selben Haus wohnhafte Schwiegersohn Herrn Staublis ist glühender ZSC-Anhänger.

Das Thema Eishockey war schnell vom Tisch. Mit Herrn Staubli wollte ich über das Fliegen reden, und darüber hatte er viel zu erzählen.

«Rundschau»: Ich möchte mich ganz herzlich dafür bedanken, dass Sie mich bei Ihnen zu Hause empfangen. Wie geht es Ihnen?

Robert Staubli: Das Knie macht mir nach einem operativen Eingriff etwas Sorgen, aber sonst geht es mir gut.

«RS»: Sie sind 1948 als Pilotenanwärter zur Swissair gestossen und wurden später als Pilot Nummer 57 angestellt. Wie kamen Sie als ETH-Ingenieur zur Fliegerei?

R.S.: Im letzten Kriegsjahr 1945 absolvierte ich die militärische Fliegerschule. Die Fliegerei hat mich immer fasziniert, und so wollte ich neben den militärischen Cockpits auch noch die zivilen kennenlernen. Ich hatte allerdings nicht vor, mein ganzes Leben in der Fliegerei zu bleiben. Ich wollte nach ein paar Flugjahren wieder in die Industrie zurück, um als Ingenieur zu arbeiten. Doch es kam anders.

«RS»: Welche Typen sind Sie in der Armee geflogen?

R.S.: Vorwiegend Vampire (DH-100), daneben noch die Morane (D-3800) und die C-36.

«RS»: Aus den ursprünglich geplanten paar Jahren in der Swissair wurden deren 40. Wie viele Jahre davon verbrachten Sie hinter dem Steuerknüppel?

R.S.: Ich bin genau 30 Jahre geflogen. 1979 habe ich den Posten als Swissair-Chefpilot (heute O) angetreten und meine Tätigkeit als Linienpilot aufgegeben.

«RS»: In Ihren aktiven Pilotenjahren sind Sie fast alle Typen geflogen, die die Swissair bewegte. Bei der DC-8, der DC-9, den beiden Coronado-Typen und der B-747 führten Sie die Erstflüge durch. Sie haben in Ihrer Karriere eine enorme Entwicklung der Luftfahrt miterlebt. Was waren Ihre eindrücklichsten Erlebnisse aus pilotischer Sicht?

R.S.: Es gibt nicht dieses eine Erlebnis. Ich hatte das Glück, die Fliegerei in einer sehr dynamischen Zeit zu erleben. Ich durfte als Chefpilot Strecken in den Südat-

lantik und nach Fernost eröffnen, fabrikneue Flugzeuge überfliegen und unglaublich motivierte und engagierte Leute kennenlernen. Ich flog auf sehr niedriger Flughöhe zwischen den Pyramiden von Gizeh hindurch und überquerte auf dem Überflug des ersten Jumbos den Nordpol. Das sind nur ein paar Erlebnisse, die mir jetzt spontan in den Sinn kommen. Es gibt noch sehr viele mehr.

«RS»: Während der Boomjahre expandierte die Swissair im Eilgang. Dies hatte zur Folge, dass Sie bereits nach eineinhalb Jahren zum Kapitän befördert wurden. Bei First Officers mit dieser Erfahrung wird heute die Frage gestellt, ob sie für die Langstreckenoperation erfahren genug sind. Stellte sich diese Frage bei Ihrer Beförderung zum DC-3-Kommandanten auch?

R.S.: Wer zum Kapitän befördert werden sollte, wurde noch einmal selektioniert. Es ging alles sehr schnell in dieser Zeit, man brauchte dringend Piloten.

«RS»: Mit vier Dienstjahren wurden Sie zum DC-4-Kommandanten und damit zum Langstreckenkapitän ernannt. Eingesetzt wurden Sie laut Swissair-News (3/54) auf der Nordatlantik-Route. Wie lief eine Nordatlantik-Überquerung 1954 ab?

R.S.: Der Dispatcher bereitete den Flugplan vor, und der Navigator hat ihn danach überprüft. Ein «Tracksystem» wie man es heute kennt, existierte damals nicht. Im Team wurde der Flug besprochen und geplant. Das



Robert Staubli trat nach seinem Ingenieurstudium 1948 als Pilotenanwärter in die Swissair ein. Er startete als Senioritätsnummer 57 und verliess den Flugdienst 30 Jahre später als Nummer 1. Staubli begann seine Ausbildung auf den Mustern DC-2 und DC-3. Nach ein paar Monaten als Copilot auf der DC-4 wurde er nach eineinhalb Jahren zum Kommandanten DC-3 ernannt. Er flog in der Folge fast alle Muster der Douglas-Baureihe, den Coronado und die Boeing 747-257. Am Schluss seiner Pilotenkarriere standen folgende Musterberechtigungen in seiner Lizenz: DC-2, DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, DC-8, CV-880, CV-990, B-747-257 und DC-10. Robert Staubli absolvierte die Erstflüge der DC-8, der CV-880, der CV-990, der DC-9 und der B-747-257. Nach der Berufung zum Chefpiloten erklomm Staubli die Karriereleiter, wurde Chef Flugbetrieb & Technik und trat 1982 den Posten des Direktionspräsidenten an, den er bis 1988 innehatte. Robert Staubli wohnt zusammen mit seiner Frau und der Familie seiner Tochter in einem Haus am Zürichberg und feiert nächstes Jahr seinen 90. Geburtstag.

Briefing dauerte viel länger, als dies heute der Fall ist. Geflogen ist man nicht nonstop, sondern legte Tankstopps ein.

«RS»: Wo fanden diese Tankstopps statt?

R.S.: In der Regel in Shannon und Gander. Je nach Wetersituation kamen auch andere Flugplätze in Betracht. Prestwick, Goose Bay, Stephenville und all die anderen Ausweichplätze in Neufundland und Nova Scotia kenne ich im Unterschied zu den heutigen Nordatlantik-Piloten relativ gut. Der Flug von Zürich nach New York dauerte mit all den Zwischenstopps gegen 20 Stunden.

«RS»: Wurden die Besatzungen ausgewechselt?

R.S.: Nein. Auf den Nordatlantik-Flügen waren drei Piloten an Bord, zwei Kapitäne und ein Copilot. Jeweils zwei Piloten steuerten die Maschine, während sich einer ausruhte. Die übrigen Besatzungsmitglieder flogen durch.

«RS»: Als Sie 1960 den ersten fabrikneuen DC-8 in die Schweiz überflogen, hatten Sie bereits sechs Typeneinträge in ihrer Lizenz, und das nur gerade zwölf Jahre nach Ihrem Eintritt als Pilotenschüler. Ich kann mir vorstellen, dass gerade neue Flugzeugtypen vor 50 Jahren weit weniger gut dokumentiert waren, als dies heute der Fall ist. Wie sind Sie mit den Herausforderungen und Unsicherheiten umgegangen?

R.S.: Wir machten normale Umschulungskurse mit theoretischem und praktischem Training. Die Unterlagen der Flugzeughersteller waren sehr umfangreich und detailliert. Natürlich wurden wir auch kreativ, als die Flugzeuge geforderte Spezifikationen nicht erreichten. So hatten wir am Anfang der DC-8-Ära Mühe mit der Reichweite des neuen Flugzeugs. Mit den bisherigen Planungsvorschriften war es uns bei gewissen Wetterlagen nicht möglich, New York nonstop zu bedienen. Wir planteten dann legal mit einer näher gelegenen Destination und machten kurz vor dem Erreichen des Flughafens eine neue Planung mit dem ursprünglich geplanten Reiseziel New York. Dieser juristische Planungstrick wird heute noch angewendet und geht auf die DC-8-Zeit zurück.

Bei der Einführung des Coronados hatten wir allerdings mit grösseren Problemen zu kämpfen. Da die für uns und die SAS entwickelte CV-990 Verspätung hatte, wurden als Zwischenlösung drei CV-880 übernommen, um damit in den Fernen Osten zu fliegen. Leider hatte die CV-880 keinen Autopiloten. Wir flogen also von Hand bis Japan ...

«RS»: In Flugzeuge aus europäischer Produktion (Caravelle, Airbus...) scheinen Sie als aktiver Pilot keinen Fuss gesetzt zu haben. Sind die Amerikaner ganz einfach besser, oder hatte dies andere Gründe?

R.S.: Wo denken Sie hin! Ich bin Caravelle, A310 und sogar A340 geflogen! Allerdings nur im jeweiligen Werk im Rahmen eines Test- oder Vorführungsflugs.

«RS»: Wie kamen Sie dazu, A340 zu fliegen?

R.S.: Als es darum ging, die DC-10 zu ersetzen, waren die MD-11 und die A-340 als mögliche Nachfolger im

Rennen. Selbstverständlich wurden die Muster ausgiebig getestet, und so kam ich zu einem Flug am Sidestick auf einer A-340.

«RS»: Und wie war das Fliegen mit Sidestick für einen Piloten, der schon (fast) alle Steuerknüppel in der Hand hielt?

R.S.: Ich war immer für den Sidestick in Flugzeugen. Schliesslich soll die Crew die Möglichkeit haben, ziviliert zu essen ...

«RS»: Was hat Robert Staubli in seiner Pilotenkarriere verpasst?

R.S.: Die Raumfahrt hätte mich sehr gereizt.

«RS»: Welche Führungspositionen hatten Sie auf Ihrem Weg zum Direktionspräsidenten inne?

R.S.: Ich war zuerst stellvertretender Chefpilot Europa, danach stellvertretender Chefpilot des ganzen Corps (heute OC) und später stellvertretender Chefpilot «Far East». Nach dem Posten als Chefpilot (OC) wurde ich Chef OT (Operation und Technik). Im Jahre 1981 ernannte mich Armin Baltensweiler zu seinem Stellvertreter, und 1982 wurde ich zum Direktionspräsidenten ernannt.

«RS»: 1982, als sie den Chefposten bei der Swissair übernahmen, steckte diese in Schwierigkeiten. Der Flugbetrieb war seit 1979 defizitär, und auch die Beteiligungen hatten unter den garstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu leiden. Bereits 1984, also weniger als zwei Jahre nach Ihrem Amtsantritt, fand der Flugbetrieb den Weg in die Gewinnzone zurück. Was haben Sie besser gemacht?

R.S.: Die Flugbranche war und ist eine sehr dynamische Industrie. Die Zeit und die Umstände können für oder gegen einen arbeiten. Vieles wie Währungs-

schwankungen, Kriege und Naturkatastrophen kann man als Direktionspräsident nicht beeinflussen. Doch als ich 1988 die Swissair verliess, hatte die Firma viel – sehr viel Geld – auf ihren Konten.

«RS»: ...und 14 Jahre später existierte die Firma nicht mehr.

R.S.: Das ist unglaublich. Ich begreife heute noch nicht, wie dies geschehen konnte!

«RS»: 1982 begann laut Geschäftsbericht aus dem selben Jahr die Zusammenarbeit mit der Crossair. Inwiefern waren Sie daran beteiligt?

R.S.: Nur am Rande. Armin Baltensweiler und der damalige Finanzchef Hans Steiger waren in dieser Sache aktiv.

«RS»: Aus dem Buch «Als die Swissair fliegen lernte» (René Lüchinger über Armin Baltensweiler) wird auf die Zusammenarbeit mit der Crossair eingegangen. Dort steht, dass Sie Anfang 1988 ein Treffen zwischen dem Verwaltungsratspräsidenten Armin Baltensweiler und Moritz Suter eingefädelt haben. Danach soll zwischen Swissair und Crossair ein Geheimvertrag aufgesetzt

worden sein, der eine Aktienkapitalerhöhung der Crossair von 80 auf 160 Millionen Franken vorsah, wobei die Swissair über 90 Prozent der neu ausgegebenen Aktien erhalten würde. War diese vertiefte Zusammenarbeit bzw. die finanzielle Verbindung mit der Crossair im Nachhinein richtig?

R.S.: Eine gewisse Zeit lang war das geheim. Ich war immer gegen eine Unterstützung der Crossair. Es stand damals nicht gut um die kleine Fluggesellschaft aus Basel. Moritz Suter ist und war ein guter Kommunikator, und er hat die Leute für seine Sache begeistert. Er ist ein schlauer Fuchs, der seine Gabe leider nicht immer vernünftig eingesetzt hat.

«RS»: Armin Baltensweiler würdigte Sie im Geschäftsbericht 1988 als Führungskraft mit grossem menschlichen Verständnis und scharfem Intellekt. Wie wichtig ist in einer Führungsposition das Verständnis für die Arbeitnehmer?

R.S.: Sehr wichtig! Nur wenn das Vertrauen da ist, kann man Höchstleistungen fordern.

«RS»: Neulich führte ich ein längeres Gespräch mit einem pensionierten Swissair-Kapitän über die Ära Staubli. Er beschrieb Sie als starke Persönlichkeit mit Stil und Charisma, der immer Pilot geblieben ist. Der Kollege betonte auch, wie wichtig es sei, dass Piloten in der Geschäftsleitung einer Airline vertreten sind, weil Piloten langfristiger und mit anderer Optik planen und urteilen. Teilen Sie diese Ansichten?

R.S.: Unbedingt! Piloten denken tatsächlich anders und weitsichtiger. Das verträgt sich nicht immer mit den Zielen der «Frankenzähler», ist aber mittel- und langfristig selten schlecht für das Unternehmen.



1988: Robert Staubli bei der Stabübergabe an Otto Löpfe.

«Piloten müssen Konsequenzen ziehen, wenn sie zum Fliegen zu müde sind.»

«RS»: Die Swissair war eine einzigartige Firma. Die Identität der Mitarbeiter für ihre Fluggesellschaft war wohl einmalig, die Treue unerreicht. Heute scheint das etwas anders. Kenner des Arbeitsmarkts predigen seit Jahren, dass der moderne Arbeitnehmer flexibel und mobil sein muss. «Hire and fire» hat zwar in der Schweiz noch nicht das Ausmass anderer Länder angenommen, aber der Arbeitsmarkt ist viel dynamischer als vor ein paar Jahren. Da nimmt die Identifikation mit dem Arbeitgeber automatisch ab, obwohl gerade dies ein Erfolgsfaktor im Dienstleistungsgewerbe ist.

Tickt da eine Zeitbombe?

R.S.: Der oberste Chef muss eine Bindung zu den Mitarbeitern haben, nur so

kann der Mitarbeiter auch eine Bindung zu der Firma entwickeln. Ich bin regelmässig alleine durch die Hallen gelaufen und habe mich bei den Mitarbeitern erkundigt, wo der Schuh drückt. Man erfährt unglaublich viel auf diese Art. Oft werden die Geschäftsleitung oder die Vorgesetzten falsch verstanden, oder sie kommunizieren ganz einfach schlecht. Solche Unzulänglichkeiten kann man nur im persönlichen Gespräch korrigieren beziehungsweise aus der Welt schaffen. Das schafft gegenseitiges Vertrauen, das schafft Identifikation. Ohne diese Faktoren kann gute Dienstleistung nicht erbracht werden.

«RS»: 40 Jahre haben Sie für die Swissair gearbeitet, was waren Ihre eindrücklichsten Erlebnisse?

R.S.: Der Zusammenhalt innerhalb der Firma. Es war nie ein Problem, Angestellte zu ausserplanmässigen Einsätzen aufzubieten. Man konnte stets auf seine Leute zählen.

«RS»: Praktisch am ersten Arbeitstag als Pilot traten Sie in die AEROPERS ein. Per 31.12 1996, also fast ein halbes Jahrhundert nach Ihrem Eintritt, gaben Sie als «Pensionierter» den Austritt. Warum der plötzliche Bruch mit der AEROPERS?

R.S.: Als die Crossair den MD-80 übernahm, weigerte sich die AEROPERS, die Crossair-Piloten auf dem Muster auszubilden. Hausi Kummer, der die Schulung der MD-80-Piloten übernahm, wurde vom Verband ausgeschlossen. Das hat mich dermassen geärgert, dass ich den Austritt aus der AEROPERS gab.

«RS»: Anlässlich des 40-jährigen Jubiläums der AEROPERS 1985 betonten Sie in einem Interview, dass ein starker Berufsverband als Gegengewicht zum Management wichtig sei. Ich zitiere aus dem Interview: «Ich habe sogar immer dafür plädiert, dass wir eine starke AEROPERS brauchen, aus der Überzeugung heraus, dass der Berufsverband durchaus in der Lage ist, ein vernünftiges Gegengewicht zu schaffen. Wer weiss, ob wir ohne Berufsverband im Übereifer die Referenzlinie nicht gelegentlich aus der Mitte herauschieben würden, wobei zugegeben wird, dass unser Standpunkt nicht immer der richtige ist». Würden Sie diesen Satz noch heute so formulieren?

R.S.: Auf jeden Fall. Die AEROPERS ist wichtig. Ein starker und weitsichtiger Verband ist für beide Seiten sehr viel wert.

«RS»: Mitte der 80er Jahre, also während Ihrer Zeit als Direktionspräsident, prozessierte die AEROPERS mit der Swissair wegen einer Disziplinarstrafe gegen einen B-747-Kapitän. Dieser hatte während eines Nachtfluges ein Nickerchen gemacht, wobei er daraufhin zum Copiloten degradiert wurde. Die Swissair verlor diesen Prozess, der beschuldigte Pilot konnte wieder als Kapitän fliegen, und das kurze Nickerchen während eines Fluges (Napping) wurde wenig später offiziell erlaubt. Hand aufs Herz: Sind Sie nie während eines Fluges eingeschlafen?

R.S.: Ich habe nie geschlafen, dafür sehr viel Kaffee getrunken. Mein Körper kam stets mit vier bis fünf Stunden Schlaf pro Nacht aus. Das hat mir als Pilot als auch als Manager stets geholfen.

«RS»: Ich kann und darf ohne Übertreibung behaupten, dass ich es schon einige Male erlebt habe, dass Piloten in den Sekunden- oder auch Minutenschlaf gefallen sind. Das ist gefährlich und wird durch die strengen Arbeitsbedingungen gefördert. Obwohl sich Fachleute (Mediziner, Schlafexperten, Psychologen ...) einig sind, beginnt wieder das bekannte Schwarz-Peter-Spiel zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden. Man wirft den Piloten vor, mit einem Angstthema Politik zu betreiben. Leider wird die Lösung des Problems damit hinausgeschoben, und das Risiko steigt. Braucht es noch mehr Unfälle, bis Behörden und Airlines eingreifen?

R.S.: Es braucht mehr Verantwortung jedes Einzelnen. Piloten müssen Konsequenzen ziehen, wenn sie zum Fliegen zu müde sind, und Vorgesetzte müssen diese Entscheidungen akzeptieren und tolerieren.

«RS»: 1985 haben Sie auf die Frage, was Sie der AEROPERS zu ihrem 40. Geburtstag wünschen, geantwortet, dass die AEROPERS den Weitblick zeigen möge, den ein Berufsverband braucht, um die grösseren Zusammenhänge zu erfassen, und Probleme, die auf ihn zukommen, frühzeitig zu erkennen. Die AEROPERS existiert noch immer, und sie wird bald 70. Was wünschen Sie der alten, aber noch sehr agilen Dame für das nächste Jubiläum?

R.S.: Das Gleiche! In einer Firma muss jemand Weitblick zeigen.

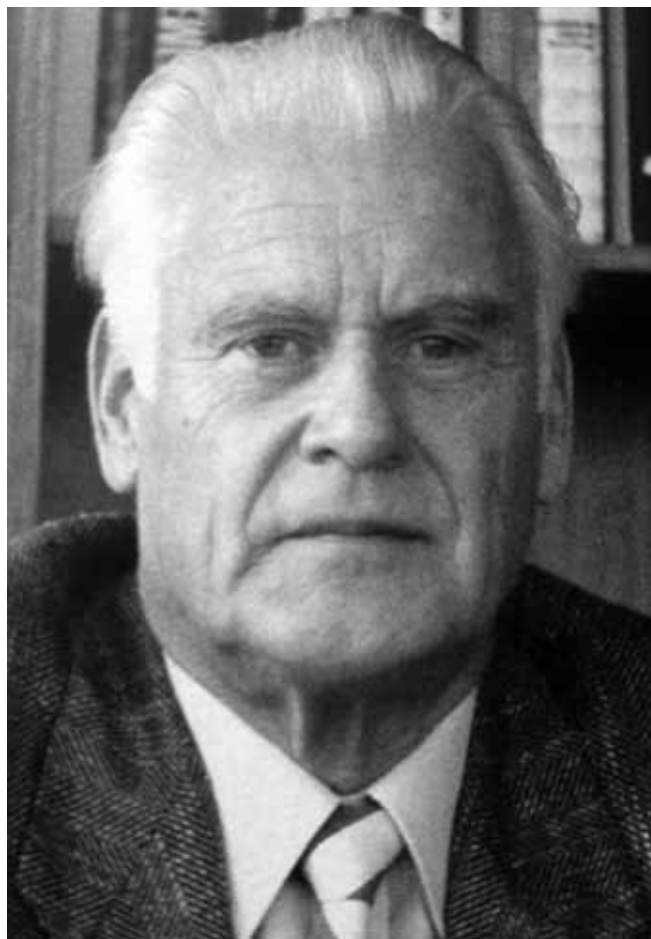
«RS»: Am 1.8.1988 sind Sie aus der Swissair ausgeschieden. Wie ging es danach im Leben von Robert Staubli weiter?

R.S.: Ich habe keinen Job angenommen. Ich habe viele Kollegen gesehen, die nach der Pensionierung mehr gearbeitet haben als vorher. Das wollte ich nie. Ich wurde Hausmann und hatte Spass daran.

«RS»: Sie waren während Ihrer Zeit als Direktionspräsident der Swissair auch Verwaltungsrat der SBB. Haben sie dieses Mandat nach Ihrer Pensionierung behalten?

R.S.: Nein, auch dieses Mandat habe ich abgegeben.

«RS»: Sie haben sich 2011 an potenzielle Spender gewandt und um finanzielle Unterstützung für die Ausstellung über die Swissair im Verkehrshaus Luzern gebeten. In dem Brief merkt man, wie Ihnen die Swissair noch immer am Herzen liegt. Verfolgen Sie die Geschichte der Swiss mit gleichem Interesse?



Von 1982 bis 1988 war Robert Staubli Direktionspräsident der Swissair.

R.S.: Ich habe keinen Kontakt zur Swiss. Das ist eine fremde Firma für mich. Ich kenne ausser Rainer Hildebrand niemanden mehr in der jungen Fluglinie, habe also keine persönliche Bindung zu der Swiss. Aus Interesse verfolge ich natürlich den Werdegang dieser Firma, aber damit hat es sich auch schon. Ich bin quasi ein heimatloser Pilot.

«RS»: Sind Sie der Fliegerei nach Ihrer Pensionierung in einer anderen Form treu geblieben?

R.S.: Nein. Ich bin weder in einer Vereinigung aktiv, noch bin ich nach der Pensionierung weiter geflogen.

«RS»: Herr Staubli, ich bedanke mich ganz herzlich für die Gastfreundschaft und das spannende Gespräch und wünsche Ihnen für ihren 90. Geburtstag nächstes Jahr alles Gute!

Wieder finde ich dank des Navigationsgeräts verzögerungslos nach Hause. Mein Orientierungssinn hätte in den Nachkriegsjahren nicht gereicht, mit einem Propellerflugzeug Amerika zu finden. Als die Räder meines Wagens den heimischen Kiesplatz berühren, bin ich mit den Gedanken immer noch auf dem Zürichberg. Eine interessante Persönlichkeit durfte ich befragen, der die Schweizer Aviatik mitgeprägt hat und einen wesentlichen Beitrag dazu leistete, dass diese ihre Faszination bis heute nicht verloren hat. ●

Die MD-80 im Hobbykeller

15 Jahre nachdem Peter Küng (PK2) eine der letzten MD-81 der Swissair nach Kansas City überflogen hatte, hat ein zersägtes Cockpit einer ehemaligen US-Air-DC-9 den umgekehrten Weg in einem Schiffsbauch in Angriff genommen. Gery Gubler will das Cockpit wieder zum Leben erwecken.

Text: Peter Tilly

Es ist an einem regnerischen Tag vor Ostern, als ich Gery in einem Parkhaus in Zürich-Altstetten treffe. Sein Arbeitstag bei der UBS als System Engineer liegt hinter ihm, ein Besuch in seinem Hobbykeller im ehemaligen Fittingmagazin der Georg Fischer AG in Schaffhausen noch vor uns. Der Verkehr zwischen Zürich und Schaffhausen läuft harzig, die Zeit vergeht trotzdem wie im Fluge. Auch ich gehöre zu der Sorte Männer, die in ihrer Kindheit haufenweise elektronische Geräte demontierten, um sie unmittelbar danach wieder zum Leben zu erwecken. Meistens klappte dies recht gut, wenn auch am Schluss der Aktion stets ein paar überzählige Schrauben auf dem Tisch lagen, die vor noch nicht so langer Zeit einen Verwendungszweck hatten.

Aber wie man auf die Idee kommt und dazu auch noch den Mut aufbringt, ein zersägtes Cockpit in Amerika zu bestellen, dies aufzubauen und sich zum Ziel setzt, daraus einen flugfähigen Simulator zu bauen, das konnte ich mir bis zu jenem Abend beim besten Willen nicht erklären.

Doch Gery zieht mich schnell in seinen Bann. Schaffhausen kommt näher, die Vorfreude steigt.

«Rundschau»: Warum baust Du ausgerechnet die MD-80 als Simulator auf?

Gery Gubler: Ich bin in Norwegen geboren und lebte bis zum achten Altersjahr in Oslo. Danach zogen wir in die Schweiz und pendelten mit der MD-80 regelmässig zwischen der alten und der neuen Heimat hin und her. Selbstverständlich immer mit der SAS, selbstverständlich immer mit der MD-80. Die MD-80 bezeichnete ich stets als «mein» Flugzeug.



Es gibt noch einiges zu tun!

«RS»: Aber das reicht als Motivation ja kaum aus, um sich an einen Computer zu setzen und in Amerika ein in drei Teile zersägtes Cockpit zu kaufen!!

G.G.: Die Idee ist über mehrere Jahre gewachsen. Vor gut zehn Jahren habe ich mir selber ein Geschenk gemacht und bin in Kloten zwei Mal eine Stunde mit dem MD-80-Simulator geflogen. Ein teurer Spass, der mich auf die Idee gebracht hat, einen Simulator zu bauen. Ich war überzeugt, dass es möglich sein muss, so etwas in einfacherer Form in den eigenen vier Wänden aufzubauen. Nach langer Bedenkzeit, einiger Vorarbeit und viel Recherche im Internet habe ich 2009 die Cockpit-Hülle der ehemaligen US-Air-DC-9 gekauft.

«RS»: Darf ich fragen, was das gekostet hat?

G.G.: Rund 3000 Dollar für das Cockpit plus ungefähr 2500 Dollar für die Fracht bis vor die Haustür.

«RS»: Und da waren alle Instrumente, Sitze und Sonstiges mit dabei?

G.G.: Nein, vieles habe ich im Internet erworben oder getauscht.

Mittlerweile sind wir in Schaffhausen angekommen und stehen vor dem Simulator-Raum. Ich kann mir bis zum Öffnen der Tür immer noch nicht vorstellen, dass sich dahinter ein Cockpit eines ehemaligen Linienflugzeugs befindet.

Tatsächlich: vor mir steht ein silberfarbenes Original-Cockpit mit den Sitzen, in denen ich fast 2000 Stunden gesessen habe. Die Fenster sind eingebaut, und im Innenraum wimmelt es noch von Drähten und Ersatzteilen. Die Aussenhaut wurde wieder zusammengeschweisst, und es klaffen noch einige Löcher, wo sonst Instrumente wären. Ich muss zugeben, ich bin tief beeindruckt.

«RS»: Baust Du die fehlenden Instrumente noch ein?

G.G.: Kommt darauf an, ob ich sie auf dem Markt finde und ob ich sie auch anschliessen kann. Die ursprüngliche Idee war es, statt den Instrumenten Bildschirme einzubauen und die Werte digital darzustellen. Doch bald merkte ich, dass dies meiner Vorstellung eines möglichst realitätsnahen Cockpits nicht entsprach. So suchte ich auf dem Netz nach günstigen Instrumenten, und die Löcher im Panel füllten sich mehr und mehr.

«RS»: Man kann ja nicht einfach ein Instrument einbauen und hoffen, dass es das Richtige anzeigt.

G.G.: Natürlich nicht. Ich betreibe den Simulator mit dem Flight Simulator X (FS X) von Microsoft und den entsprechenden Zusatzpro-

grammen für die MD-80. Diese Programme liefern Ausgangsdaten, die ich umwandeln und auf die Instrumente bringen muss. Was hier kompliziert klingt, ist in Tat und Wahrheit noch viel komplizierter. Häufig stehen keine Datenblätter zur Verfügung, und ich muss mich mit «try and error» an das Instrument herantasten. Manchmal mit Totalverlust. Freud und Leid liegen bei einem solchen Projekt sehr nahe zusammen.

«RS»: Sind Dir noch ähnliche Projekte bekannt?

G.G.: Wir «Simmer» sind sehr gut vernetzt. Es gibt einige ähnliche Projekte, deren Erbauer aber ganz unterschiedliche Prioritäten haben. Ich lege zum Beispiel grossen Wert auf möglichst realitätsnahe Simulation. Ich will Originalschalter und keinen Plastikkrum, ich will einen guten Visual (Simulation und visuelle Darstellung der Aussenwelt), ich will bewegliche Gashebel, ich will den richtigen Steuerdruck am Steuerhorn simulieren, ich will den Motorenstart mit all seinen Fehlfunktionen programmieren, und ich will als letzten Akt auch die Sauerstoffmasken an eine Flasche anschliessen. Ich will so viel, dass mir in den nächsten Jahren garantiert die Arbeit nicht ausgeht.

«RS»: Ich sehe in der Werkstatt Schweißmaschinen, EPROM-Brenner, Leiterplatten, Lötkolben und Ersatzteile ohne Ende. Das Programmieren scheint Dir aufgrund Deiner beruflichen Ausbildung zu liegen. Aber wo hast Du all die anderen Fertigkeiten erlernt?

G.G.: Viel habe ich mir autodidaktisch beigebracht. Das Schweißgerät war schnell gekauft, die ersten Brandlöcher noch schneller im Stahl. Man muss sich durchfragen, probieren und auch keine Angst davor haben, einmal zu scheitern.

«RS»: Wirst Du den Simulator einmal kommerziell betreiben?

G.G.: Das ist Wunschenken. Es ist mein Hobby und das soll es auch bleiben. In welche Richtung sich das



Gery Gubler hat nach einer abgebrochenen Mechaniker-Lehre eine Ausbildung als Verkäufer absolviert. Bereits im Alter von zehn Jahren programmierte er den C64 um und baute Netzwerke auf. Das Interesse an der Computertechnik brachte ihn als System Engineer zur UBS und das Interesse an Flugzeugen auf den Segelflugplatz und zur virtuellen Fliegerei. Seit drei Jahren baut Gery an einem MD-80-Simulator und versucht diesen so realitätsnah wie möglich zu betreiben.

Projekt in den nächsten Jahren noch entwickelt, lasse ich bewusst offen.

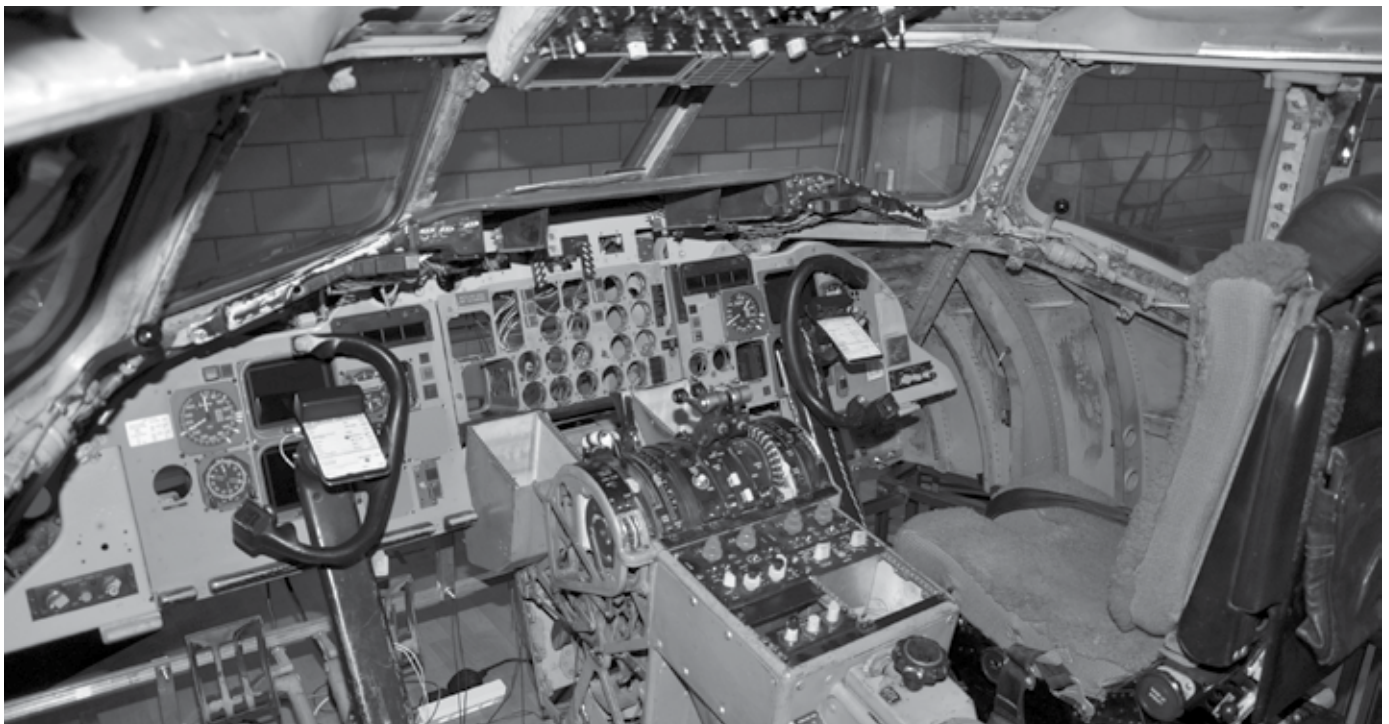
«RS»: Was sind die nächsten Milestones?

G.G.: Über die Ostertage werde ich zusammen mit einem Kollegen das Visual einbauen. Danach folgen die Programmierung und die Vernetzung der Computer. Bis Anfang Herbst sollte der Visual laufen.

«RS»: Wo kann man sich über den Stand Deines Projekts informieren?

G.G.: Unter www.md80.ch berichte ich in unregelmässigen Abständen über den Stand des Projekts. Ich freue mich über das Interesse.

Mit ein paar «Falken Bräu» und einer Pizza beendet den spannenden Abend, und ich machte mich auf den Heimweg. Ich war mit Sicherheit nicht zum letzten Mal in Schaffhausen. Wer weiss, vielleicht drehe ich bald in paar Runden im «SAFFA»-Holding auf ungewohnt tiefer Höhe. ●



Das MD-80-Cockpit im «D-Check».

Eintritte

Neueintritte seit der letzten «Rundschau»-Ausgabe

- Denis Bach
 - Wolfgang Bayer
 - Manuel Blatter
 - Samuel Brosi
 - Robin Bruhn
 - Michael Bühlmann
 - Daniel Eichler →
 - Raphael Gerster →
 - Oliver Hinzen
 - Mario Kis
 - Daniel Lautenbach
 - Oliver Müller
 - Emre Paslioglu →
 - Martin Reusser →
 - Tobias Ruggli
 - Pirmin Saner
 - Tassilo Schnatz
 - Rolf Schrag →
 - Jeffrey Stähli
 - Philipp Tremetsberger
 - Robert Visch →
 - Ingmar Wagner →
 - Stefan Wiedemeyer →
 - Yann Woodcock →
- Diese Neumitglieder stellen sich in der Folge selbst vor.

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Martin Reusser



Ich habe 2008 meine Lehre als Polymechniker mit berufsbegleitender Berufsmatura bei der RUAG Land Systems in Thun abgeschlossen. Danach war ich ein Jahr lang im Militär in Payerne bei den Fliegertruppen und habe parallel dazu die Militärpiloten-Selektionen gemacht, bis ich meine fliegerische «Militärkarriere» dann nach den sechs Wochen PC-7-Fliegen in Locarno beendete. Da mein Vater ebenfalls bei der Swiss als Pilot arbeitet, wurde ich bereits als kleiner Junge von dem Virus «Fliegen» angesteckt. Richtig ausgebrochen ist meine Begeisterung aber erst, nachdem ich im Rahmen von SPHAIR zum ersten Mal selber ein Flugzeug steuern durfte. Von diesem Virus geheilt zu werden ist schwierig und auch nicht erwünscht. Deshalb fliege ich auch privat noch sehr gerne und habe einen Anteil an einem Oldtimer-Flugzeug in Reichenbach. Neben diesem doch recht zeitaufwendigen Hobby halte ich mich auch sehr gerne in den Bergen auf.

Yann Woodcock



Après avoir obtenu la maturité dans le canton de Vaud et avoir servi sous les drapeaux pendant dix mois, j'ai eu la chance de tout de suite pouvoir réaliser mon rêve en débutant la formation à la SAT. J'ai commencé à voler à l'âge de 15 ans au Club Aéronautique d'Annemasse (F) où je commence en se moment la voltige. En dehors de l'aviation, je joue au piano, pratique toutes sortes de sports et m'occupe de mon entourage social, ce qui devient presque un «full time job». A mon avis, l'exercice de ce métier n'est plus aussi confortable qu'auparavant, ce qui rend à la passion sa juste place tout en haut de la liste des motivations.

Daniel Eichler



Nach meiner Berufslehre als Elektromechniker erfüllte ich mir meinen Traum vom Fliegen in Amerika. Als Fluglehrer und Frachtpilot sammelte ich dort wertvolle Flugstunden, bevor ich, zurück in der Schweiz, mein ATPL-Examen absolvierte. Danach flog ich auf DC-3 und Fokker 100 als First Officer (F/O) und wechselte dann in die Geschäftsfliederei als Captain und Linetrainer. Die Ausschreibung als «Direct Entry F/O A330» ermöglicht es mir, wieder in der Schweiz zu arbeiten, was mir, meiner Frau und meinen zwei Kindern (ein und drei Jahre alt) das Leben vereinfacht. Ich freue mich, bei der Swiss viele Fliegerkollegen treffen zu dürfen, von denen ich noch einiges mehr über die Aviatik lernen kann. Zu meinen Hobbys zähle ich meine junge Familie und das Kunstfliegen.

Rolf Schrag



Geboren 1978 in Neuchâtel, habe ich die Schulen in St. Aubin und Gorgier besucht. Ich bin verheiratet und habe eine 17 Monate alte Tochter. Ich absolvierte das Technikum Neuchâtel von 1993 bis 1997 (inklusive Matura), dann die Ingenieurschule Yverdon von 1998 bis 2001. Fliegerische Ausbildung FVS 1, 2 und 3. PIL RS 42: Leider nicht genommen, danach Stunden sammeln in Neuchâtel und Winnipeg/Canada, dann ATPL in Lausanne. Jobs: Helvetic Airways von 2004 bis 2007 auf Fokker 100, Netjets Europe von 2007 bis 2011 auf Falcon900b und Hawker 850 und jetzt Swiss-A330. Seit 2009 auch Simulator-Pilot bei skyguide in Wangen. Hobbys: Seit 15 Jahren freiwillige Feuerwehr (sechs Jahre in la Béroche, sieben Jahre in Kloten und seit 2010 in Dübendorf), seit 15 Saisons Eishockey-Schiedsrichter, aktuell 1. Liga. Swiss oder damals Swissair waren immer ein Ziel. Leider haben sich das Leben und die Möglichkeiten bis vor sechs Monaten nicht so eingestellt, dass es klappen konnte. Jetzt hab' ich einen kleinen Sechser im Lotto gezogen: Selektion bestanden und in die Swiss - dazu direkt auf A330.

Raphael Gerster



Aufgewachsen im Kanton Solothurn unmittelbar in einer militärischen Tiefflugzone, hat mich das Vorbeidonnern der Mirage schon als Kind sehr beeindruckt, und als ich als kleiner Junge einmal während des Flugs ins Cockpit eines Jumbos durfte, war ich vom Umfeld so beeindruckt, dass mich die Fliegerei nie mehr losgelassen hat. Nach unzähligen Modellflugzeugen, Zeitschriften und Flugveranstaltungen habe ich mich für die FVS-Kurse angemeldet und hatte vor dem Autoführerschein mit 17 das PPL in der Tasche. Die nächsten Jahre verbrachte ich im Militär, bei der Pfadi, auf Reisen und in der chemischen Industrie. Mit dem immer stärker werdenden Wunsch, Pilot zu werden, habe ich mich nach dem Chemiestudium an der Fachhochschule und später an der Uni Basel bei der Swiss gemeldet und habe nun das Privileg, nach zwei tollen Jahren mit der PK2/10 an der SAT vorne rechts zu sitzen. Nun habe ich wieder etwas Zeit, alles Mögliche im Winter und im Sommer in den Bergen oder beim Tauchen zu machen und freue mich jeden Tag auf die spannende Zeit mit euch!

Emre Paslioglu



Ich bin 28 Jahre alt, aus Au ZH und wohne jetzt (neu) in Affoltern am Albis zusammen mit meiner Freundin und unserem Hund. Ich bin türkisch-schweizerischer Doppelbürger, geboren in Richterswil ZH. Im Jahr 2003 habe ich die Matura am MNG Zürich abgeschlossen. Nach dem Militärdienst habe ich mich in den Studiengängen Jura und Aviatik versucht, jedoch zog mich meine Motivation immer mehr in die Arbeitswelt, und ich habe beide Studiengänge nicht beendet. So bin ich bei Swissport Zürich gelandet, wo ich bis zum Beginn meiner Ausbildung an der SAT gearbeitet habe, zuletzt als Schichtleiter Swissport Operations Control im Airport Steering – interessante Eingaben fürs DCS können also bei mir angefragt werden :). Der Beruf Pilot hat mich schon als Kind sehr fasziniert, jedoch habe ich diesen Traum nie richtig nachverfolgt. Erst als ich im Studiengang Aviatik viele Anwärter kennenlernen durfte, packte mich die Faszination von Neuem, und so hat sich dieser Kreis nach 26 Jahren quasi geschlossen. Ich schätze mich sehr glücklich, nun diesen motivierenden Beruf bei der Swiss ausüben zu dürfen. Eine andere Airline kam für mich eigentlich nie in Frage. In meiner Freizeit bin ich viel mit Familie und Freunden unterwegs, spiele Golf und verbringe die Tage am und auf dem See.

Robert Visch



Geboren und aufgewachsen bin ich in den Niederlanden in der Nähe von Utrecht. Vor 13 Jahren begann ich meine Ausbildung bei der KLM Flight Academy. Danach konnte ich bei einer holländischen Wetlease-Firma auf der Fokker meine fliegerische Karriere starten. Nach sieben sehr interessanten Jahren und vielen aussergewöhnlichen Einsätzen bin ich in die Schweiz ausgewandert. Nach zirka einem Jahr in der Schweiz lernte ich während der Arbeit bei der Swiss meine Frau kennen. Angekommen auf dem Airbus, freue ich mich auf spannende und schöne Flüge mit euch.

Stefan Wiedemeyer



Ausbildung: Verkehrsflugzeugführer.
Letzter Beruf: F/O A319 bei der Hamburg International.
Motivation für die Pilotenlaufbahn: Kindheitstraum.
Hobbys: Fitness, Reisen.

Ingmar Wagner



Ausbildung: Abitur, Maschinenbaulehre, Studium Maschinenbau.
Motivation: Mit der Fliegerei aufgewachsen (Vater ebenfalls Pilot), dadurch unzählige Male im Cockpit mitgeflogen, und die Faszination ist bis heute geblieben.
Hobbys: Basketball, Motorsport.

Loss of Licence

Richard Mohn



Eintritt: 30.3.1998
Austritt: 31.7.2012

Total Flugstunden: 9092

Karriere:
F/O: A320/330, A330/340

Nach zwölf Jahren im Cockpit wurde im Juli 2010 meine fliegerische Karriere durch die Diagnose eines Hirntumors abrupt gestoppt. Nach einigem Hin und Her hat das BAZL im März 2012 die «Loss of Licence» ausgesprochen. Ich danke allen für die durchwegs angenehme Zusammenarbeit und wünsche alles Gute und weiterhin viel Spass bei der Arbeit über den Wolken.

Mir selber geht es gut, und ich freue mich auf neue, spannende Herausforderungen.

Liebe Grüsse, Richi

Pensionierung

Kurt Grunder



Eintritt: 3.4.1987
Pensionierung: 31.3.2012

Total Flugstunden: 13500

Karriere:
F/O: MD-80, B-747
CMD: A320

Dass ich nach fast genau 25 Jahren bei der Swiss(air) meine fliegerische Karriere ohne grössere Vorkommnisse beenden konnte, freut mich sehr. Die Einsatzpläne sowie die operationellen und technischen Probleme der letzten Zeit haben es mir leicht gemacht, relativ emotionslos am 29. März mit einer Verspätung von fast zwei Stunden die Parkbremse ein letztes Mal zu setzen.

Jetzt freue ich mich auf das zurückgewonnene Sozialleben und dass ich Zeit haben werde für all das, was in den letzten Jahren zu kurz gekommen ist. Nun kommt der Lebensabschnitt, wo die Freiheit wirklich grenzenlos ist – auch unter den Wolken.

In Erinnerung bleiben unzählige schöne Erlebnisse, tolle, interessante, überraschende Gespräche sowie viele angenehme, aufgestellte Besatzungskollegen und -kolleginnen. Der Rest wird schnell verblassen.

Tschou zäme. Machets u häbets guet, Kurt

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Alle EM-Spiele live auf Grossleinwand mit Caipi-Special für CHF 12.00

Let your soul fly
www.wings-lounge.ch

Generation «Flex-Frei»

Eine Glosse zum Thema «Vereinfachungen und Spannungen».

Text: Peter Tilly

Wenn ein Mönch versucht, jemandem die Sexualität zu erklären, eine Lehrerin das «Mann werden» und ein Chefpilot im Liegestuhl das Schlafmanagement, dann juckt es mich in den Fingerspitzen, und ich haue in die Tastatur.

Neulich hat mich ein Kollege mit populärpolitischem Hintergrund gefragt, ob die Sparanstrengungen der Swiss und der Luft Hansa im Zusammenhang mit dem Steuerstreit stünden. Ich hob die Augenbrauen und sah ihn fragend an. Logisch, meinte er, jetzt, wo Geldflüsse nicht mehr ungehindert über den Rhein fließen könnten, müssten ein paar deutsch-schweizerische Unternehmen mehr Steuern abliefern, und das müsse irgendwo abgespart werden. Ein inhaltlicher Unsinn, aber eine erfrischend andere Ansicht, dachte ich.

Gelernt habe ich daraus, dass man mit etwas Distanz zur Sache komplexe Zusammenhänge aus anderer Warte betrachtet. Ob dabei das Richtige oder Falsche herauskommt, muss individuell beurteilt werden. Für mich ist die beste Art, Distanz zu schaffen, ein Liegestuhl, möglichst fernab betonierter Pisten – warum nicht in Thailand? Ist der Körper einbalsamiert, die Schulter weich geknetet, das Elefantentier kaltgestellt und die Mango im Magen verschwunden, lassen sich Probleme auf einen einfachen Nenner bringen, ungelöste Rätsel sich vereinfachen.

Albert Einstein hat gesagt, dass man Dinge so einfach wie möglich machen soll, aber nicht einfacher. Und genau hier liegt die Krux – das hat der Nobelpreis-

träger richtig beschrieben. Wir alle erliegen ab und zu der Versuchung, Zusammenhänge so zu vereinfachen, dass sie gut verdaubar sind. Unsere Ferien-, Bestandes-, PBS-, EFB-, Nespressomaschinen- und Hotelprobleme sind solche Schlachtfelder, die nur zu überleben sind, wenn man sich gar keine Gedanken zum Thema macht, ansonsten man noch weniger zur Ruhe käme. Das ist spannend und zukunftsweisend!



Der Schlaf gehört nicht dazu. Schlaf ist etwas Komplexes, Lebenswichtiges und hilft dabei, klare Gedanken zu formulieren, auch wenn man sich gerade im Liegestuhl an praller Sonne befindet. Wer nämlich nicht schläft, bekommt Koordinationsprobleme, beginnt zu zittern und kann so irreparable Schäden verursachen, die nicht unter die Gerätegarantie fallen. Schnell gehen da 38 000 Franken flöten, oder man macht gar Bekanntschaft mit der Venus. Wer genug schläft, ist im Cockpit hygienischer, darum das Wort Schlafhygiene.

Den Managern hier Untätigkeit vorzuwerfen wäre ungerecht, schliesslich wurde bereits das «Flex-Frei-Kernteam» gegründet, in der die AEROPERS auch Einsitz nimmt, wovon sie aber noch nichts weiss. Schlafwissenschaftler haben dieses «Flex-Frei» entwickelt und ausgetestet, Marketing-Teams das Branding entworfen, und jetzt liegt die Umsetzung beim Obstgarten in Kloten. Doch eigentlich wäre so ein Aufwand gar nicht notwendig, es steht ja bereits alles im OM A 6.1.1. Wer nicht mehr kann, der darf nicht mehr – oder anders ausgedrückt: Wer nicht «fit for flight» ist, macht Frei auf der Bico-Flex, womit auch das Wortspiel «Flex-Frei» erklärt wäre. •



Inserieren in der AEROPERS-«Rundschau»?

Weitere Informationen unter www.aeropers.ch oder direkt in dieser Ausgabe auf Seite 49.

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 50 Jahren

Groom Lake, Nevada, USA, 25. April 1962: Kurz nach Einführung der Lockheed U-2 bekam die CIA ernste Zweifel an deren Fähigkeiten, das Gebiet der Sowjetunion unbeschadet zu überfliegen. Deshalb wurden die Firmen Lockheed und Convair Anfang 1958 kontaktiert und um ein Konzept für ein hoch fliegendes Hochgeschwindigkeits-Aufklärungsflugzeug gebeten. Letztlich erhielt Lockheed den Auftrag, denn sie besass die Erfahrung und Infrastruktur für den Umgang mit Geheimprojekten. Der Projektname OXCART war geboren. Das Hauptproblem bei der Entwicklung der A-12 OXCART waren die extrem hohen Temperaturen, die die Luftreibung bei den hohen Geschwindigkeiten mit sich brachten. Teile der Aussenhaut der Flugzeuge erhitzen sich bei Mach 3 auf annähernd 480 °C. An diese hohen Temperaturen mussten alle Komponenten angepasst werden.

Die Testflüge der A-12 fanden unter Geheimhaltung in Groom Lake, Nevada, statt. Extra dafür wurde dort eine Landebahn mit einer Länge von rund 2590 Metern gebaut und wurden zusätzliche Häuser und Hangars errichtet. Da die A-12 aufgrund der zu kurzen Startbahn des Flugzeugwerks in Burbank nicht abheben konnte, wurden die Flügel demontiert und das Flugzeug per Lastwagen nach Nevada gefahren, wo es wieder zusammengesetzt wurde. Nach einem kurzen, inoffiziellen und nur wenige Kilometer langen Flug am 25. April 1962 fand der Jungfernflug am 26. April statt. Der erste offizielle Flug vor Offizieren vor Air Force und CIA fand vier Tage später statt und dauerte rund eine Stunde. Am 2. Mai wurde erstmals die Schallmauer durchbrochen. Ein bekannter Nachfolger der A-12 ist die SR-71.



A-12 OXCART.

... vor 40 Jahren

Lübeck, Deutschland, 25. April 1972: Von Lübeck aus startete Hans-Werner Grosse mit seiner ASW-12 am Morgen nach Südwesten, blieb südlich von Bremen und überflog das Ruhrgebiet zwischen Münster und Aachen. In Frankreich führte die Route nordwestlich von Paris weiter über die Seine in Richtung Angers und Nantes. Doch noch bevor dieses ursprüngliche Rekordziel erreicht war, entschied sich Hans-Werner Grosse



Der heute 89-jährige Hans-Werner Grosse mit seiner ASW-12.

an diesem Nachmittag, auf den sicheren Weltrekord zu verzichten und stattdessen weiterzufliegen. Es war ein unbeschreibliches Gefühl, weiter zu fliegen als je ein Segelflieger zuvor, und auch weiter, als man es bis dahin für möglich hielt. Grosse steuerte seine ASW-12 nun weiter in Richtung Süden. Entlang der Atlantikküste flog er vorbei an La Rochelle und Bordeaux und landete schliesslich auf dem Flugplatz von Biarritz. In Zeiten lange vor der Verfügbarkeit von Satelliten-Navigationssystemen war es gar nicht so einfach, die genaue Distanz zwischen Lübeck und dem Landeort festzustellen: 1460,8 Kilometer waren es letztendlich, die ihn zu einer Segelflug-Legende machten.

Die Flugleistung war zu dieser Zeit so beeindruckend, dass sogar die «New York Times» mit einem halbseitigen Artikel über den Flug berichtete. Und selbst in den Ländern des damaligen Ostblocks wurde über den Erfolg des deutschen Piloten berichtet. Auch nach vier Jahrzehnten hat noch kein anderer Pilot eine längere Strecke im Segelflugzeug über Europa zurückgelegt.

... vor 30 Jahren

Jakarta, Indonesien, 24. Juni 1982: British Airways Flug 9 startete von London Heathrow, um sich mit mehreren Zwischenlandungen auf die lange Reise nach Neuseeland zu begeben. Das Flugzeug, die «City of Edinburgh», eine Boeing 747-200 mit dem Kennzeichen G-BDXH, flog in eine Wolke Vulkanasche, die von der Eruption des Vulkans Gunung Galunggung in die Erdatmosphäre geschleudert worden war. Die damals noch völlig unbekanntenen Effekte begannen um 20.37 Uhr Ortszeit, also nach Einbruch der Dunkelheit in einer Flughöhe von 11300 Metern über dem Indischen Ozean: Lichteffekte vor dem Cockpit-Fenster, Rauchentwicklung in der Kabine, extrem gestörter Funkverkehr und schliesslich der totale Ausfall aller Triebwerke. Rund 165 Kilometer hätten im Gleitflug zurückgelegt werden können. Zwar hätte dies ausgereicht, um den nächstgelegenen Flughafen in Jakarta zu erreichen, wenn nicht die hohen indonesischen Berge zu überqueren gewe-



Der Flugweg der BA 9.

sen wären. Trotz der Anspannung und des Zeitdrucks gelang es dem Kapitän, eine Ansage zu machen, die als eine Meisterleistung der Untertreibung in die Luftfahrtgeschichte eingegangen ist: *«Ladies and Gentlemen, this is your Captain speaking. We have a small problem. All four engines have stopped. We are doing our damndest to get them going again. I trust you are not in too much distress.»*

In einer Höhe von 4100 Metern unternahm Kapitän Eric Moody einen letzten Versuch, die Triebwerke wieder in Gang zu setzen. Zur grossen Freude der Crew liess sich Triebwerk um Triebwerk starten. Doch sobald eine bestimmte Flughöhe erreicht war, setzten die gleichen Effekte erneut ein.

Letztendlich wurde entschieden, den Flug in einer Höhe von 3700 Metern mit jetzt drei laufenden Triebwerken fortzusetzen, was gerade ausreichte, um die vor ihnen liegenden Berge sicher zu überqueren. Erst nach der geglückten Landung wurde das Ausmass des Schadens deutlich. Die ganze Maschine war von feinen Kratzspuren übersät. Erst später wurde klar, dass die Probleme durch Vulkanasche ausgelöst worden waren.

... vor 20 Jahren

Novosibirsk, Russland, Mai 1992: Wie so viele russische Airlines entstammt auch die Airline S7 einem ehemaligen Aeroflot-Direktorat. Im März 1992 wurde nach dem Zerfall der alten Aeroflot aus der Novosibirsk-Tolmachovo-Abteilung die Siberia Airlines gebildet. Als Starthilfe gab es 57 Flugzeuge meist jüngeren Baudatums. Viele erfahrene Piloten blieben der Airline treu. Daneben erhielt sie die grössten Wartungsanlagen östlich des Urals sowie eine Pilotenschule. Die ersten Jahre waren hart. Aufgrund weggefallener Subventionen auf



Eine A320 der S7 Airlines in Hamburg.

Flugtickets konnten sich immer weniger Menschen das Fliegen leisten. Die Flugsicherung war marode und die Technik veraltet – beides war nicht vertrauenerweckend. Siberia musste ganz von vorne anfangen.

1998 überarbeitete ein neues, westlich orientiertes Management das ganze Airline-Konzept. Das Streckennetz passte es dem wirklichen Bedarf an. Die Flottenvielfalt wurde auf 12 Il-86 und 33 Tu-154 reduziert. Zudem wurden zwei neue Tu-204 bestellt, um den künftigen europäischen Lärmvorschriften zu entsprechen. Mit diesen Massnahmen setzte Siberia zum Höhenflug an. Novosibirsk entwickelte sich immer mehr zur Drehscheibe zwischen Europa und Asien. Um auch bei der Wartung der Flugzeuge Überführungen und Ausfallzeiten zu minimieren, wurden im Jahr 2000 regionale Wartungskomplexe in Barnaul, Kemerovo, Tomsk, Novokuznetsk und Irkutsk errichtet. Heute bewegt die in S7 umgetaufte Airline 38 Boeing- und Airbus-Flugzeuge. Weitere 23 sind bestellt.

... vor 10 Jahren

Milano, Italien, 18. April 2002: Luigi Fasulo startete in seiner Rockwell Commander 112 vom Flughafen in Locarno aus eine Reise nach Mailand. Schon bald begannen sich erste Unregelmässigkeiten abzuzeichnen. Fasulo flog erst eine gesperrte Piste an. Dann meldete er Probleme mit dem Fahrwerk. Versuchte er das Fahrwerk



Der Pirelli Tower nach dem Absturz.

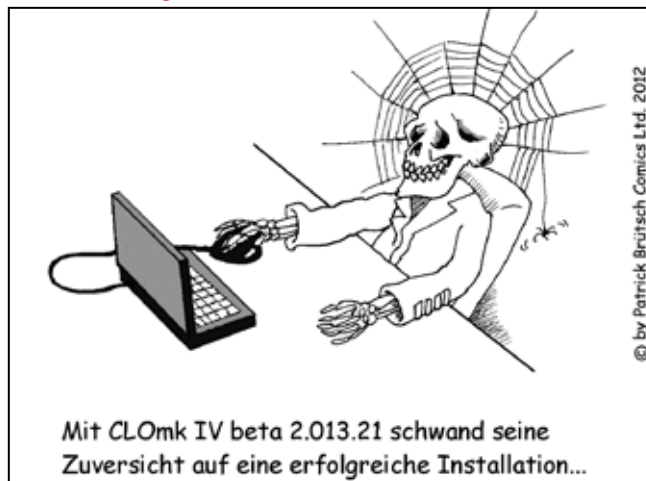
manuell auszufahren? Vernachlässigte er möglicherweise die Navigation? Auf jeden Fall nahm der bis anhin über dem Flughafen kreisende Fasulo plötzlich Kurs auf das Mailänder Zentrum, wo er geradewegs in den Pirelli-Turm prallte. Dabei traf er die 26. Etage, die daraufhin in Flammen stand und teilweise verwüstet wurde. Ausser dem Piloten selbst starben bei dem Unglück zwei Sekretärinnen, die zur Zeit des Unfalls in der besagten Etage gearbeitet hatten. Rund 70 weitere Personen wurden verletzt – viele durch herabstürzende Trümmer, die nach dem Unfall über die ganze Strasse verteilt wurden. Ob Fasulo vor dem Aufprall das Bewusstsein verloren oder einen Herzinfarkt erlitten hatte, sollte eine Autopsie klären.

Kurz vor dem Abflug soll er einer Enkelin gesagt haben: *«Ich könnte eine Dummheit begehen.»* Für einen seiner beiden Söhne, Marco Fasulo, ist der Fall klar: *«Es war Selbstmord»* – dies wegen Finanzproblemen. Die Tatsache, dass Fasulo den Pirelli-Turm genau in der Mitte traf, liess Zweifel an einem Unfall aufkommen. So

äußerte sich Transportminister Pietro Lunardi skeptisch gegenüber der Unfall-Theorie: «Bei der Präzision der Flugrichtung auf das Ziel sind Zweifel an einem reinen Zufall berechtigt.»

Sowohl die Mailänder Staatsanwaltschaft als auch Freunde des Opfers und die Frau Fasulos, Filomena, gingen von einem tragischen Unfall aus. Dafür sprach auch der letzte Funkkontakt zwischen dem Piloten und dem Kontrollturm am Mailänder Flughafen Linate. Fasulo meldete beim Anflug technische Probleme mit dem Fahrwerk seiner Maschine, bat aber nicht um Hilfe. Kurze Zeit darauf kam es zu einem groben Missverständnis. Fasulo bezog ein Landeverbot auf sich, welches der Tower aber einem Hubschrauber erteilte. Anstatt weiter über dem Flughafen zu kreisen, drehte er in Richtung Innenstadt ab und steuerte im Tiefflug direkt auf das Pirelli-Hochhaus zu. ●

... seit wann genau?



On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

Im Juli 2011 übernahm **PrivatAir** eine erste Boeing 737-300 von KLM und betreibt sie seither mit der Schweizer Registrierung HB-JJB für Equatorial Congo Airlines (EC Air). Im Dezember 2011 erwarb PrivatAir eine zweite Boeing 737-300 von KLM, und diese wurde im Februar nach Brazzaville überflogen. PrivatAir will in Kürze auch noch eine Boeing 757 für die EC Air betreiben. Die Maschine wurde schon umbemalt und steht momentan in Maastricht. Die EC Air wurde mit Hilfe von Lufthansa Consulting gegründet. Sie betreibt ein lokales Streckennetz aus Brazzaville unter anderem nach Pointe Noire und will mit diesen Flugzeugen weitere Linien eröffnen. Dank der schweizerischen Organisation des Flugbetriebes kommt EC Air nicht, wie alle anderen Kongo-Airlines, auf die schwarze Liste der EU.



HB-JJC: Die zweite Boeing B737-300 für Equatorial Congo Airlines.

SkyWork Airlines aus Bern beförderte mit ihren 147 Mitarbeitenden im vorigen Jahr 87645 Passagiere auf 4110 Flügen nach 14 Europa-Destinationen. Im Sommer 2012 sollten es 25 Flugziele werden. Im Durchschnitt waren die sechs Flugzeuge (drei Bombardier Dash 8-Q400 und drei Dornier 328) nur zur Hälfte ausgelastet. SkyWork rechnet

damit, dass sie spätestens 2013 die Gewinnschwelle erreichen wird.

Der zwischen November 2006 und Juni 2009 in der Schweiz als HB-IQR registrierte Airbus 330-223 ist Ende Februar als VH-SSA wieder nach Zürich überflogen worden. Zuvor war er in Australien bei **Strategic Airlines** im Einsatz. Die Airline hatte sich noch im November 2011 in Air Australia umbenannt, musste aber im Februar infolge Insolvenz in Konkurs gehen. Die HB-IQR war die zweite ehemalige Sabena- und Lufthansa-A330-200, mit der die Swiss ab Dezember 2006 ihre Flotte ausbaute und so den Turnaround einleitete.



Die A332 HB-IQR ist wieder in Zürich abgestellt.

Darwin Airline rutschte wieder in der Verlustzone, obwohl sie 2011 rund 397000 Passagiere beförderte und der Umsatz bei 220 Mitarbeitern von 38 auf 55,8 Millionen Franken stieg. Darwin übernahm 2011 zwei Flugzeuge von der Genfer Baboo und betreibt nun acht Kurzstreckenmaschinen. Für 2012 ist ein weiterer Ausbau geplant, unter anderem in Zusammenarbeit mit der Swiss (Wet Lease und Code Share).

World News ...

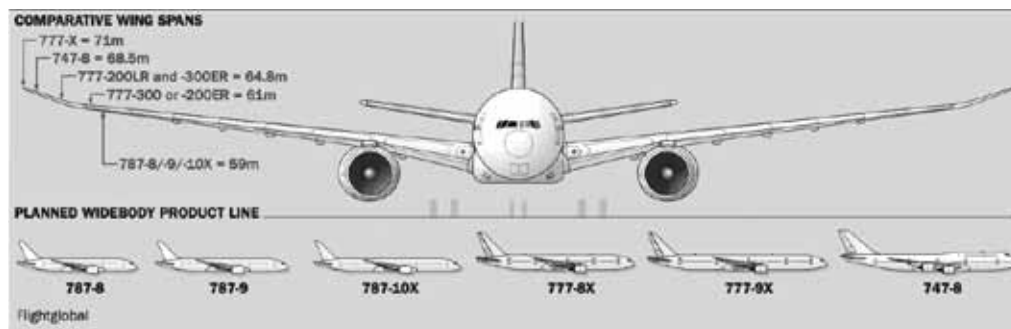
Sanction-hit **Iran Air** has acquired the first of three Boeing 747-300s it is purchasing from Al Sayegh Airlines. The 1986-vintage aircraft, having more than 16 000 cycles, 86 000 flight hours and formerly operated by

Qantas, has been registered in Gambia (C5-SAM) since February 2012. Kyrgystan-based Al Sayegh Airlines is owned by UAE-based Sayegh Group and the airlines has two further B-747-300s in its fleet, which are both in storage and scheduled to be sold to Iran Air this year. They have been registered in Burkina Faso (XT-DMA and XT-SAG), having been operated for Centreafrique Express last year. **Iran Aseman** also managed to get two very old **Airbus 340-300** (msn 002 and msn 003), previously operated by Virgin Atlantic and stored in Lourdes. They have been initially sold to an unknown Bangladeshi airline, Rajshahi Air. The original plan involved transporting the first A340 to Tunis for painting but the paint slot became suddenly «unavailable» and the aircraft was instead sent directly to Dhaka, making a unexpected and unscheduled stop in Tehran where it was blessed with camel blood and added to Iran Aseman's fleet. An Airbus 310 formerly used by the German Chancellor has also started a new life in Iran. An Eastern European investment group had purchased the aircraft for about 3,1 million Euro. Named after the first post-war German President Theodor Heuss, the A310 had served Helmut Kohl, Gerhard Schroeder, Joschka Fischer and Angela Merkel over its two decades of service. It has been delivered via Kiev and is now registered EP-VIP with **Mahan Air**.

Airbus is looking at the potential for adapting its sharklet wingtips to the A330 following good results from initial flight tests of the modification on the A320. The manufacturer is also interested in raising the maximum take-off weight of the A330-200 to 240 tonnes from its current limit of 238 tonnes. Initial results on the A320 indicated improvements that exceeded early estimates of 3.4 %, and were approaching 4 % on some flights. Sharklets on the A330-200 could nudge the twinjet's range closer to the capability of the rival Boeing 787-8.

Boeing's progress toward producing two aircraft per day from its Renton (Washington State) B-737 factory has reached another milestone with the rollout of the first aircraft on a 35-per-month cycle. Renton's parallel final-assembly lines are scheduled to reach a combined rate of 42 aircraft/month in the first half of 2014. With 21 to 22 production days per month, that rate equals about one aircraft per day from each of the two lines. The build-up is occurring without noticeable strain to the supply chain. The first aircraft produced at the higher rate, a B-737-800 for Norwegian Air Shuttle, left the line with only eight jobs to be completed outside the normal production sequence.

Even as its 1000th B777 rolled off the production line in March, **Boeing** was working on the blueprints for the next generation of its hugely successful twinjet. The airframer is now advancing towards a probable late 2012 launch of a conceptual B-777X-family, which the company's internal assessments tout as the most efficient commercial aircraft ever developed. Boeing



Die Boeing 777X hat die grösste Spannweite, die Boeing je hergestellt hat.

conceptualises a three product family that stretches the fuselage of the B-777-200ER and -300ER to establish two new three-class 353- and 407-seat aircraft, becoming the B-777-8X and -9X. The B-777-9X would yield a 21 per cent improvement in per-seat fuel burn and a 16 per cent improvement in a cash operating per seat over the B-777-300ER. A possible third family member would be the B-777-8LX, an ultra-long-range shrink of the B-777-9X, providing mission range of 9480 nautical miles. The reduced fuel burn and added range may open up profitable flights between Sydney and London without the need for a stop in Southeast Asia.

Boeing certified the B-747-8 passenger aircraft without use of a 12500 liters tail fuel tank, a restriction that is only likely to affect the nine VIP Boeing Business Jet orders among 106 the company has received for the four-engine jet. The lockout of the tank in the horizontal stabilizer cuts about 400 nautical miles off the airplane's maximum range. It was ordered because of an FAA certification requirement that Boeing demonstrate that the airplane will not be affected by the loss of a fitting in its wing-to-engine strut joint. During testing, flight-test crews experienced flutter when the aft tank was 15 per cent or more full. The fitting isolated by the FAA requirement is not new to the B-747-8, the part was retained from the B-747-400, but there is no record of it failing in service.

Crash News ...

Pakistani investigators have catalogued the arrogance and poor airmanship demonstrated by an **Airblue (Pakistan) Airbus 321** captain before the twinjet crashed into high terrain during a circling approach to Islamabad. The inquiry found that enhanced ground-proximity warning system issued 15 «pull up» warnings, among a total of 21 alerts, but the crew failed to respond. The first officer had tried in vain to warn the captain of danger, but he had been subjected to humiliation, castigation in an overbearing manner during the flight. The aircraft had lined-up for an approach on runway 30 before breaking off for the circling approach, in low visibility, to the opposite-direction runway 12. The captain had a «strong fixation» for a right-hand downwind circling approach, said the Pakistani accident report, and air traffic control twice had to refuse his request for such a manoeuvre, as it was not permitted. The CAA also pointed out that the successful touchdown by a Pakistan International Airlines flight - albeit at the third attempt - probably put the captain under further pressure to land the Airblue jet. After breaking off to execute the left-hand circle, the captain took the aircraft down to 2300 feet, below the

minimum descent altitude of 2510 feet. The captain, in another breach of procedures, had instructed the first officer to insert four additional and unauthorised way points into the FMS, the flight management system. When levelling on downwind, the captain failed to maintain visual contact with the airport. The aircraft continued to fly north-west, heading for high terrain and an area of restricted airspace. The air traffic control instructed the A321 to turn left but the aircraft did not respond immediately because the captain had opted to fly the approach in NAV (FMS Navigation) mode. The correct heading was selected but the HDG (Heading) mode not engaged. Forty second before the accident the correct mode for a heading change was finally engaged but the aircraft naturally started to turn right (requested dialled heading was 086), instead of left, taking the twinjet towards the Margalla Hills. Despite the ground-proximity warning system sounding "pull up" warnings, and the first officer urging the same, the captain failed to respond, instead executing extreme manoeuvres, including banking 52°, and expressing his inability to understand why the aircraft was not turning as instructed. None of the 146 passengers and six crew members survived when the aircraft hit the Margalla hills, some 7,3 nm north of runway 12 threshold.

Und noch einige andere Unfälle:

Am 30. Januar absolvierte der Bedarfsfluganbieter **Tracep** (DR Kongo) einen Frachtflug von Bukavu nach Namoya. Dort kam die Antonov 28 aber nicht an. Laut Antonov war die Betriebsgenehmigung für das Flugzeug bereits im Jahr 1993 erloschen ...

Am 7. Februar rutschte in Jayapura eine A320 der **Batavia Air** (Indonesien) bei der Landung über das Ende der 2183 Meter langen und regennassen Bahn hinaus.

Am 13. Februar stand die Landung der A320 der **Air-Phil Express** (Philippinen) unter keinem guten Stern. Es regnete, es kam kaum Wind von vorne, die Klappen waren nicht voll ausgefahren, das Flugzeug war schwer und die Bahn in Kalibo mit 2180 Metern nicht gerade endlos lang. Und die Piloten verpassten noch den Aufsetzpunkt um fast 500 Meter. Das führte natürlich zu einem «Overrun».

Am 17. Februar meldeten die Piloten des **Air Kanbawza** (Myanmar) Hydraulikprobleme mit ihrer ATR72. Es gelang ihnen nicht, das Bugfahrwerk auszufahren, sodass man nur auf den Hauptfahrwerken landete. Dabei kam die ATR von der Bahn ab und kollidierte mit einem Sandhaufen.

Short News ...

Norwegian gab den grössten, je von einer europäischen Airline gemachten Flugzeugeinkauf bekannt. Parallel zu den 100 A320neo (plus 50 Kaufrechte) wurden bei Boeing weitere 22 B-737-800 sowie 100 B-737MAX-8 (plus 100 MAX-Kaufrechte) bestellt.

Avianca-TACA bestätigte ihren Vorvertrag über A320neo und bestellte jetzt 33 Flugzeuge der A320neo- sowie weitere 18 der A320-Classic-Familie. Die Gruppe hat 190 Airbusse bestellt.

Spirit Airlines aus den USA hat weitere 75 Airbusse in Auftrag gegeben. Vom Image her

entwickelt sich Spirit zu etwas wie einer amerikanischen Ryanair mit Extragebühren für jeden Kleinkram.

Lion Air (Indonesien) bestätigte ihren Auftrag über weitere 29 B-737-800/900 sowie 201 B-737MAX-8 und MAX-9 (total 408 B-737, davon 60 geliefert).

Japan Airlines bestellte weitere zehn Boeing 787-9 und wandelte zehn B-787-8-Orders in B-787-9 um. In Summe hat JAL damit 25 B-788 und 20 B-789 bestellt, dazu kommen noch 20 Optionen.

Merpati aus Indonesien unterzeichnete einen Vorvertrag über gleich 40 AVIC ARJ-21 Regionaljets (chinesische DC-9 Kopie).

Alitalia plant die Übernahme der Windjet (zwölf A320) sowie der Blue Panorama (sechs B-737, zwei B-757, drei B-767) inklusive des Low-cost-Ablegers Blu Express.

Azul (Brasilien) gab weitere zehn Embraer E190 in Auftrag (Summe 62 eigene Embraer-Jets).

LOT soll ihre ersten beiden Boeing 787-8 als erster europäischer Kunde nun Ende November 2012 erhalten. Weitere drei sollen dann bis Februar 2013 folgen.

Die **Lufthansa** hat die beiden ausgemusterten B-747-400 D-ABVA und -ABVB an die Deucalion Capital verkauft, welche sie von der Firma UAM in Tupelo (Mississippi) verschrotten lässt. Die nächsten vier B-747-400-Ausmusterungen sollen zur Jahreswende 2012/2013 erfolgen. Allerdings ist zwischen April und Dezember 2012 die Abgabe von 15 B-737-300 sowie weiterer fünf B-737-500 vorgesehen.

R.I.P 2012

- Le 20 janvier 2012, Cirrus Airlines, 14 avions, 350 employés
- le 28 janvier 2012, Spanair, 28 avions, 3500 employés
- le 3 février 2012, Malev, 22 avions, 2800 employés
- le 3 mai 2012, Cimber Sterling, 26 avions, 1000 employés
- ainsi que CargoItalia, Air Alps, Air Australia. •



La flotte de Spanair, parquée à Dublin, et celle de Malev, parquée à Shannon.

ptilly@me.com

Text: Peter Tilly



Darf man eine Kolumne mit einer E-Mail-Adresse beginnen? Ich weiss vieles, das man mit E-Mails nicht anstellen soll oder darf, aber meines Wissens gehört das E-Mail im Kolumnentitel nicht dazu. Meine elektronische Postadresse steht darum zuoberst, weil unsere Sekretariatsfee Dodo nach meiner letzten Kolumne öfters als sonst üblich nach eben dieser gefragt wurde. Da auch die AEROPERS kostenbewusst arbeitet, habe ich mit dem unkonventionellen Titel nicht unwesentlich dazu beigetragen, dass unser Sekretariat in Zukunft entlastet wird.

Für die Beiträge dieser Nummer war ich wieder einmal im Archiv der AEROPERS. Das Archiv ist der Ort am Ewigen Wegli, wo Ewiges gelagert wird. Da findet man mehrere Laufmeter Geschichte unseres Verbands fein säuberlich aufgereiht. Am interessantesten – wie könnte es auch anders sein – sind die alten Ausgaben der «Rundschau». Wer den etwas muffigen Gestank im ewigen Keller am Ewigen Wegli aushält, der erfährt ganz Interessantes, ja Skandalöses!

Als ich das Archiv wieder verlassen wollte, fehlte Dodo und damit der Schlüssel, um den ewigen Keller am Ewigen Wegli abzuschliessen. Unsere Sekretariatsfee wollte nur kurz im OPS das Postfach leeren, fand aber auf die Schnelle keinen Parkplatz. Es blieb Zeit, mich noch etwas an den alten «Rundschau»-Ausgaben zu erfreuen. In einer Ausgabe neueren Datums wurde jemand gefragt, was er machen oder sagen würde, wenn er für einen Tag CEO wäre.



Hat jemand mein Auto gesehen?

Im Jahr 1987 schrieben Geri Zumstein und Jan de Jager kritisch über die Lernmaschinen. Jüngeren Semestern muss man erklären, dass diese Lernmaschinen angeschafft wurden, um den damals schon veralteten LPC-Browser MK I zu ersetzen. Die Schreiber des Artikels gebrauchten die Worte «frustrierend», «am Lernenden vorbei» und «kritisch» öfters, als man dies in einem Artikel über ein neues IT-Tool zu lesen wünscht.

Davon, dass Geri Zumstein und Jan de Jager vor 25 Jahren grossen Weitblick bewiesen, zeugt der Satz am Ende des Artikels. Geri und Jan wagten einen Blick in die Zukunft und schrieben: «Die technischen Möglichkeiten im computerunterstützten Lernen sind gross, zukünftig werden Video und Computer mit Touchscreen eingesetzt (...)» Vor einem Vierteljahrhundert hatten die beiden schon das iPad vor Augen, unsere IT-Abteilung ist bis dato noch nicht so weit.

Ich muss da allerdings nicht lange überlegen. Mein erster Satz als CEO habe ich bereits auf meiner Festplatte eingetippt und werde ihn bei Gelegenheit – zum Beispiel, wenn mein Wagen wegen Parkplatzproblemen auf dem Aussenplatz P876 zwischen Panzerpiste und Neeracher Ried steht – sofort laut und deutlich aussprechen:

«Harry, hol' schon mal den Wagen!»

«Harry, hol' schon mal den Wagen!»

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

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

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

Akupunkt Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox

Der Anfang vom Ende

Text: Viktor Sturzenegger

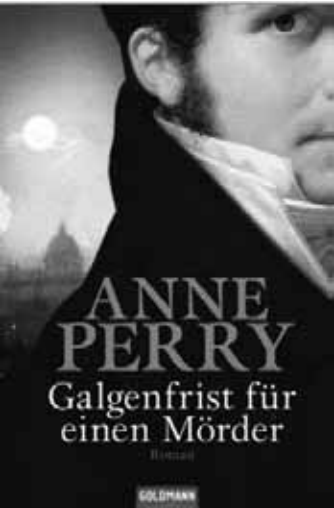
Wieder einmal habe ich keine Leseaufträge der Redaktion, also greife ich zu von mir kürzlich gelesenen Werken, die sich, wie die fleissig Lesenden dieser Kolumne unschwer erraten können, hauptsächlich in der Kriminalliteratur finden.

Das Thema der heute erwähnten Bücher und des Films, der sich mir natürlich wegen seines Titels aus der Erinnerung aufdrängte, ist allerdings auch ein höchst aktuelles, das in jüngerer Zeit im Umfeld von Länder- und Bankenkollapsen oft in der Diskussion auftaucht: Die (un-?)menschliche Gier.



Gier geht Hand in Hand mit Geiz und Masslosigkeit. Das Thema wurde Anfang der 20er Jahre des letzten Jahrhunderts von Erich von Stroheim in einem geradezu gewaltigen Werk aufgenommen, dem Stummfilm «Greed». Sehr zum Leidwesen des als masslos und überbordend bekannten Regisseurs wurde seine akribische Umsetzung eines amerikanischen Schicksalsromans mit über acht Stunden Dauer durch die Produzenten zerstückelt und auf etwas über zwei Stunden «ingedampft». Dass darin die vielen gesellschaftskritischen Themen Erich von Stroheims keinen Platz mehr fanden, war wohl kaum nur Zufall ...

Heute ist kein «Director's Cut» mehr vorhanden, weil die auf Kasse bedachten Produzenten mit dem ihnen gehörenden Film ganze Sache machten und den ihnen nicht passenden Teil vernichteten. Trotzdem bleibt der Film ein echtes Lehrstück über Gier und Geld, das sogar in seiner verkrüppelten Fassung zu faszinieren vermag – vor allem in einer auf zirka vier Stunden erweiterten, vom unabhängigen amerikanischen Filmproduzenten Rick Schmidlin 1999 nach von Stroheims Originaldrehbuch mit Standfotos ergänzten Fassung, die der vom Regisseur gewollten Version näher kommt als die zweieinhalbstündige Version von 1925.



Etwas neueren Datums ist das erste Buch, das ich heute erwähnen möchte: Anne Perrys 2009 auf Deutsch erschienenes Werk beschäftigt sich im Umfeld des viktorianischen London einmal mehr mit dem zum Chef der Wasserpolizei beförderten William Monk. Mit der Unterstützung seiner Frau Hester, der im Krimkrieg an der Seite der berühmten Florence Nightingale aktiv im Krieg erfahrenen, zupackenden Krankenschwester, gelang es ihm schon in einigen bisher erschienenen Bänden, erfolgreich in schwierigen Fällen zu ermitteln.

Auch in diesem Buch wird Monk nur dank der Unterstützung durch seine Frau, aber auch der des Rattenjägers Sutton und des «Mudlarks» Scuff, eines elfjährigen Waisen, der Hester und ihm schon früher hilfreich war und im Laufe der Geschichte gar zum Familienmitglied wird, die Auflösung eines Falles gelingen, der sich äusserst widerspenstig zeigt.

Von seinem Vorgänger Durban hat Monk die Mission «geerbt», den gefährlichen Jericho Phillips vor Gericht zu bringen. Ihm werden Morde an nicht mehr willfährigen gefangenen Jungen vorgeworfen. Die Knaben werden in einem zum Bordell umgebauten Boot an reiche Londoner vermietet und dabei auch gefoltert. Dass Durban bei der Verfolgung Phillips' lauter Rückschläge erlitten hatte und unter nicht eindeutigen Umständen ums Leben kam, hält weder Monk noch Hester und ihre

tapferen Helfer davon ab, diesen zu verfolgen.

Monk gelingt es gar, Phillips vor Gericht zu bringen – doch als Rathbone, Anwalt und eigentlich ein Freund von Monk und Hester, diesen unter Ausnützung seiner Kenntnisse über seine Freunde, die als Zeugen im Prozess aussagen, frei zu bekommen vermag, ist deren Enttäuschung gross. Die intrigante Ausgangslage ist brillant für die Entwicklung der Geschichte, und sie fesselt Seite um Seite in ihren Beschreibungen des Viktorianischen England, dessen Gesellschaft und der sozialen Missstände ebenso wie in der Darstellung menschlicher Gier bei Phillips und seinen Kunden. Speziell farbig sind die Schilderungen der Verhältnisse an der Themse im 19. Jahrhundert.

Als letztes möchte ich das neuste Werk Arne Dahls erwähnen: «Gier», der deutsche Titel, hat mich zu diesem Artikel eigentlich angeregt, ist die Triebfeder auch der darin erwähnten Kriminellen. Dahl hat seine früher auf Schweden beschränkte A-Gruppe neu in die Europäische Polizeitruppe integriert.



Zwar sind «Hjelm und Holm» inzwischen zum Paar geworden, doch trennt sie der Autor gleich wieder, indem er Kerstin Holm in Stockholm agieren lässt, während Paul Hjelm zum Leiter einer streng geheimen «Operativen Einheit» der Europol ernannt wird und damit in Den Haag hausen muss.

Dieses Schicksal teilt er allerdings mit Jorge Chavez, der seine Sarah an der Seite Kerstins in Schweden weiss. Eine Ausgangslage für Missverständnisse und Eifersucht, wie auch der ganze Roman grundsätzlich die grossen Werte anpeilt. Nichts weniger als die internationale Vernetzung von Kriminalität und Politik ist das Thema.

Dabei kämpfen die Protagonisten in ganz Europa (inklusive der neuen EU-Länder) gegen die 'Ndrangheta und weitere verbrecherische Organisationen und versuchen von ihr erpresste Profiteure zu entlarven.

Auch in diesem Buch geht es um das abstossende Thema Kinderpornographie, es wird auch hier gemordet und gefoltert - moderner als in Perrys Werk, aber hier wie dort spielen einflussreiche Männer entsetzlich rücksichtslose Rollen. Profit geht über alles, und wenn er sich mit zweifelhaftem Lustgewinn verbinden lässt, hat der Spieler im Machtpoker des organisierten Verbrechens den Jackpot der Perversion geknackt.

Mag Dahls Buch auch in vielen Aspekten nicht ganz überzeugen, die Vertrautheit mit den Protagonisten aus früheren Büchern hat es mich doch mit Spannung lesen lassen.

Erich von Stroheim: *Greed, USA 1924 (Fassung USA 1999)*

Anne Perry: *Galgenfrist für einen Mörder, München 2009, SBN 978-3-442-46340-4*

Arne Dahl: *Gier, München 2012, ISBN 978-3-492-05305-1*



intlyouth.org

International Youth Exchange
has been coordinated by a retired
airline employee since 1994.

International Youth Exchange a program for airline families

Youth ages 14-19 are matched with a correspondent of similar age from an airline family abroad. The youth are together in both homes. They spend two weeks in your home and two weeks in the matched family's home.

Costs for exchange include:

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



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

Meinungsmacher der Aviatik

Webforen sind Tummelplätze für Verschwörungstheoretiker, aber auch ernst zu nehmende Diskussionsplattformen. In der deutschsprachigen Aviatikszene spielt «flightforum.ch» eine wichtige Rolle. Doch wie einflussreich ist solch ein Forum wirklich? Ein Erklärungsversuch.

Text: Peter Tilly

Über 10 000 Besucher pro Tag, mehr als 400 Mitglieder, fast 100 000 Themen und mehr als eine dreiviertel Million Beiträge. Eindrückliche Zahlen für ein Forum, das erst zwölf Jahre existiert. Auf der Plattform «flightforum.ch» dreht sich fast alles um die Aviatik. Die besten Flugzeuggalerien sind dort zu finden, Reiseberichte aus aller Welt werden präsentiert, Gerüchte gepostet, Ausflüge mit Kleinflugzeugen organisiert und Videos gezeigt, die manch einen Chefpiloten in Erklärungsnotstand bringen. Die Begeisterung der Leser und Schreiber für die Aviatik ist mit Händen zu greifen. Man diskutiert, vermutet, spekuliert, analysiert und publiziert Gehörtes und Behauptetes. Dass es manchmal etwas länger geht, bis der Letzte von einer Tatsache überzeugt ist, gehört zur Diskussionskultur auf solch einer Seite.

Kompetenzzentrum

Unter den Mitgliedern finden sich alle Berufe der Aviatikbranche. Fragen zu technischen Systemen werden durch Flugzeugmechaniker beantwortet und navigatorische Probleme durch Lotsen gelöst. Piloten sind zahlreich vertreten, wobei die Kleinaviatik eindeutig in der Überzahl ist. Hoch gehen die Diskussionen jeweils nach einem Unfall. Hier ziehen sich (fast) alle Experten zurück, bis die ersten Fakten auf dem Tisch liegen. Bei arbeitspolitischen Themen und im Unterforum «Unfälle» ist das «flightforum.ch» zuweilen ein Tummelplatz für Besserwisser, was der Wahrheitsfindung selten nützt.

Dies soll aber die Qualität der übrigen Diskussionen nicht schmälern. Es wird in den diversen Unterforen viel Aufklärung betrieben. Aviatik-Begeisterte bauen sich so ein Wissen auf und stellen Fragen, die gestandene Airline-Piloten derweil zum Schwitzen bringen. Die Qualität von Foren wie dem «flightforum.ch» wird von den Mitschreibern bestimmt. Nur wenn Fachwissen auch von Fachleuten weitergegeben wird, ist die Tiefe garantiert.

Meinungen von Fachleuten zählen

Webforen sind gerade für die Medien mit knappem Recherchierbudget eine dankbare Quelle für Informationen, aus denen schnell eine dicke Schlagzeile wird. Journalisten dieses Schlags verzichten oft auf Quellenprüfung und übernehmen Gerüchte und Halbwahrheiten unkritisch und hemmungslos. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Beiträge mit dem notwendigen Fachwissen und der Vorsicht verfasst werden, ohne dabei Internas auszuplaudern oder firmeneigene Bulletins zu zitieren. Trotz diesen publizistischen Fesseln ist es wünschenswert, dass sich

Fachleute in diesen Foren engagieren, Unwahrheiten korrigieren und den eigenen Berufsstand ins richtige Licht rücken. Über 10 000 Besucher pro Tag, mehr als 400 Mitglieder, fast 100 000 Themen und mehr als eine dreiviertel Million Beiträge sind eine Riesenchance, Werbung für den eigenen Berufsstand zu machen und das Piloten-Image dorthin zu rücken, wo wir es alle wieder gerne hätten. Foren sind wichtige Meinungsmacher! Die Forenteilnehmer haben es in der Hand, diese Meinung zu beeinflussen. •



AEROPERS-Ride-Out

Töffträff für alle mit einem strassentauglichen, motorisierten Zwei- oder Dreirad



Samstag, 30. Juni 2012 (wetterunabhängig)

Besammlung: 8 Uhr

Abfahrt: 9.30 Uhr

Ort: Gasthof Löwen in Sihlbrugg

www.loewen-sihlbrugg.ch



Jahresbericht 2011

Liebe Spenderinnen und Spender

In unserem Brief vom Oktober 2011 haben wir vom Währungseinfluss des Schweizer Frankens und von Kontinuität gesprochen. Was immer die vielfältigen und komplexen Einflüsse auf das Spendenvolumen sein mögen, **Ihr Vertrauen in unsere Kinderhilfe ist für uns immer noch die stärkste Währung.**

Wir dürfen einmal mehr mit unserem Jahresresultat 2011 höchst zufrieden sein. Sie haben uns mit Ihrer Treue erneut angespornt, auf unserem Wege weiterzugehen. Dafür möchten wir Ihnen, liebe Spenderinnen und Spender, recht herzlich danken.

Zu unseren Aufgaben gehört es, dass wir mit den von uns unterstützten Hilfswerken und unseren Partnern in regelmässigem Kontakt sind und ihre Jahres- und Tätigkeitsberichte kritisch hinterfragen. So vergewissern wir uns, dass wir Ihre Spenden sinnvoll einsetzen. Da hilft uns auch, dass die Mitglieder des Stiftungsrates viel gereist sind und viele Länder aus eigener Erfahrung kennen.

Wenn auch Sie, liebe Spenderinnen und Spender, durch Ihre Reisetätigkeit uns wertvolle Hinweise oder auch Vorschläge für neue Projekte geben können, sind wir dafür durchaus offen. Der persönliche Eindruck ist immer noch der beste. Gerne nehmen wir mit den verantwortlichen Personen Kontakt auf und prüfen, ob das vorgeschlagene Projekt für unseren Stiftungszweck in Frage kommt.

Jahresbericht 2011 in Zahlen

Total Einnahmen: 740'827 Franken, bestehend aus Spendeneinnahmen von 660'827 Franken (Vorjahr 710'405 Franken) und Legaten von 80'000 Franken.

Ausgaben 2011:

- 371'700 Franken für Lebenskosten von 22 Swissair-Familien in SOS-Kinderdörfern
- 453'470 Franken für andere Institutionen gemäss nachfolgender Liste

Bescheidene 5'764 Franken haben wir für administrativen Aufwand (vor allem für Bank- und Portospesen) ausgegeben, das entspricht 0,8 Prozent der Einnahmen. Nach Berücksichtigung des Finanzergebnisses beträgt der Ausgabenüberschuss 83'164 Franken, unser freies Kapital wird um diesen Betrag reduziert.

Liebe Spenderinnen und Spender, nochmals vielen herzlichen Dank für Ihre Treue und Ihre langjährige Unterstützung «unserer Kinder». Details zu den SOS-Kinderdörfern sowie zu den meisten oben erwähnten Projekten finden Sie übrigens auf unsere Homepage www.swissair-kinderhilfe.ch.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Stiftungsrat:

R. Amgwerd, A. Antille, E. Barkai, R. Bentele, H. Boksberger, F. Clavadetscher, S. Ditzler, R. Fröhlich, S. Grau, H. Gretler, P. Homberger, M. Hungerbühler, M. Junger, R. Königs, W. Krummenacher, B. Looser, A. Lüthy, E. Marti, M. Meichtry, M. Messmer, M. Meuwly, M. Moelleney, U. Rosenberger, C. Ruggaber, F. Schmid, W. Vollenweider, E. Zumsteg

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Ernst Bill 8.9.1917 – 29.2.2012

Captain DC-8, Ehrenmitglied, pensioniert am 30.4.1974

Jean-François Duplain 1.6.1939 – 22.3.2012

Captain MD-11, pensioniert am 31.5.1996

Willy Knechtli 13.5.1921 – 2.4.2012

Bordtechniker, pensioniert am 31.5.1976

Peter Wüthrich 11.3.1939 – 5.4.2012

Captain MD-11, pensioniert am 30.9.1996

Hugo Dietschi 12.11.1930 – 10.4.2012

Captain DC-10, pensioniert am 30.11.1988

Henry F. Vyvyan-Robinson 9.3.1928 – 21.4.2012

Ehemaliger Swissair und Balair-Captain (Nichtmitglied)

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen

24. – 29.6.2012

16. – 20.7.2012

27. – 31.8.2012

Diverses

(inkl. Vorstandsseminar)

30.6.2012: «Ride-Out»

13.7.2012: Passivmitgliederausflug

31.8.2012: AEROPERS-Grillfest

Pensionierten-Stamm

26.6.2012

31.7.2012

28.8.2012

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.

Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

Herausgeber, Inseratewesen, Layout

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

Druck

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

Format

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

Drucktechnisches

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

Programme

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

Druckverfahren

Offset

Redaktion

Ein Team von Piloten und der Geschäftsführer des Verbands

Auflage

2800 Exemplare; Leserschaft: 1100 aktive Pilotinnen und Piloten, 1000 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen, Behörden, Medien usw.

Erscheinungsweise

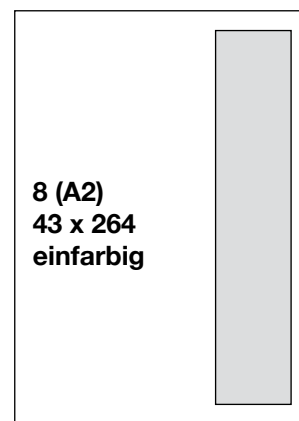
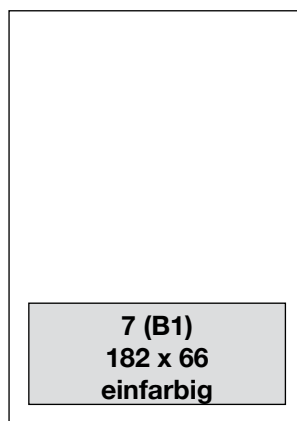
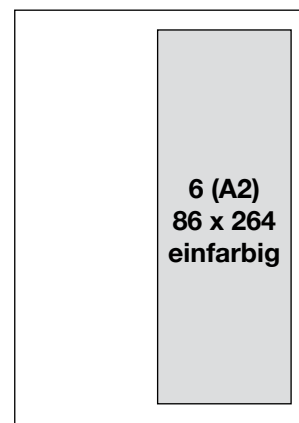
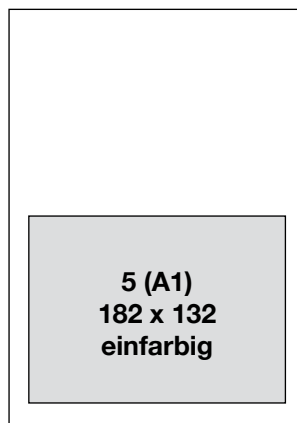
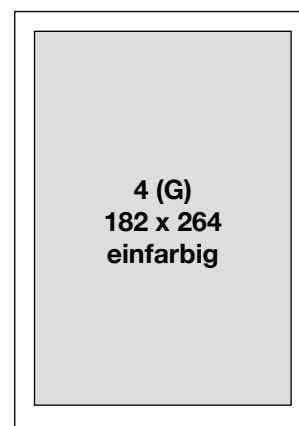
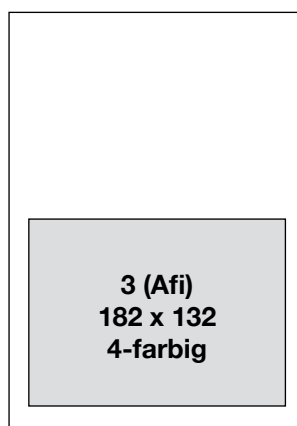
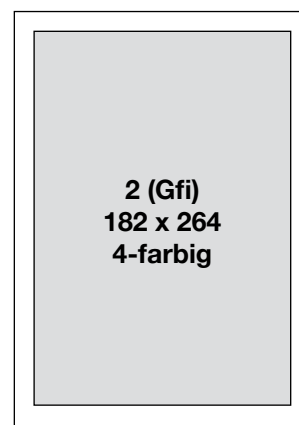
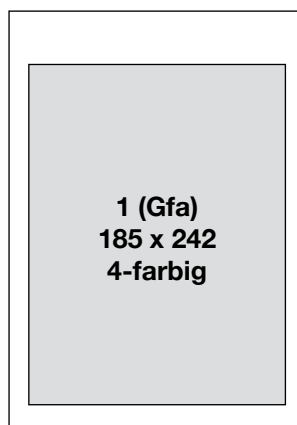
Viermal im Jahr (Februar, Mai, August, November)

Annahmeschluss Inserate 2012

3/2012 17. August
4/2012 16. November

Tarife in CHF

Format	1-mal	2-mal	4-mal
1 (Gfa)	1500.-	2700.-	4800.-
2 (Gfi)	1200.-	2150.-	3850.-
3(Afi)	800.-	1450.-	2550.-
4 (G)	850.-	1700.-	2700.-
5/6 (A1/2)	550.-	1000.-	1750.-
7/8 (B1/2)	425.-	765.-	1360.-
Weitere Formate auf Anfrage (2-mal -10% / 4-mal -20%)			



Shooter's Corner

Fremde Menschen vor der Kamera



Wir sind oft in anderen Kulturen unterwegs, sei es beruflich oder auf privaten Reisen. Dabei zählen die Begegnungen mit Menschen vielfach zu den eindrücklichsten Momenten, an die wir uns noch lange zurückerinnern. Doch fehlen leider häufig die Fotos solcher Begegnungen.

Dominique Wirz

Kein Wunder! Denn das Fotografieren von fremden Menschen auf Reisen ist das schwierigste und heikelste Gebiet der Reisefotografie überhaupt. Denn die Kamera auf jemanden richten ist eine eindringliche, ja fast aggressive Geste, die im ersten Moment oft Ablehnung bewirkt. Vor allem von Ort zu Ort hetzende Pauschalreisende haben oft nicht genug Zeit, um die aggressive Wirkung des Fotografierens abzubauen. Doch wer allein oder zu zweit reist, sollte seine Chance auch nutzen und nicht nur im Vorübergehen fotografieren.

Innere Ausreden überwinden

Will man gute Menschenfotos machen, muss man zuerst einmal seine inneren Ausreden überwinden. «Wir haben jetzt sowieso keine Zeit», «die Person ist gerade beschäftigt», «ich erhalte ja eh keine Fotoerlaubnis» oder «die Sonne steht nicht ideal». Gibt man sich einen Ruck und geht den ersten Schritt, lohnt es sich oft nicht nur wegen der Fotos, sondern auch wegen des Kontaktes an sich, des interessanten Gesprächs oder gar einer neuen Freundschaft. Weil für gute Menschenfotos meist Humor, Charme, Rücksicht, Aufmerksamkeit, Geduld und Verstehen gefordert sind, trägt das Fotografieren von Menschen wesentlich zur Reifung der eigenen Persönlichkeit bei. Man wird mit der Zeit zum Experten in Körpersprache und Mimik (vor allem bei Sprachbarrieren) – eine wertvolle Erfahrung!

Vertrauen schaffen und Respekt zeigen

Die Art und Weise, wie jemand mit einer Kamera einem Menschen gegenübertritt, entscheidet über Erfolg und Misserfolg. Einfühlungsvermögen, Höflichkeit, Fingerspitzengefühl und einige Kenntnisse aus der Verhaltenspsychologie sind hier gefragt. Denn eine Kamera kann Privatsphäre verletzen. Vor allem ungefragtes oder heimliches Fotografieren ist heikel und wird oft als bedrohlich empfunden. Spielen Sie daher mit offenen Karten, schaffen Sie zunächst Vertrauen. Lassen Sie die Kamera erst mal unauffällig im Rucksack. Suchen Sie den persönlichen Kontakt, plaudern Sie, interessieren Sie sich für die Tätigkeit, die Ihr Gegenüber gerade beschäftigt. Witzeln Sie mit den Kindern. Haben Sie diese einmal gewonnen, so sind auch die Erwachsenen zugänglich! Und zeigen Sie dem Gegenüber vor allem Respekt. Das heisst auch: Nehmen Sie sich Zeit und versuchen Sie sich in der Landessprache. Ein paar Fotos von zuhause können Eis brechen und lassen ein ganzes Dorf zusammenströmen.

Um Erlaubnis bitten

Fragen Sie dann, ob Sie ein Erinnerungsfoto machen dürfen. Sie können auch anbieten, die Fotos später zu

Menschen fotografieren und mehr!

Mehr zum Thema «Menschen fotografieren» erfahren Sie in den Kursen «Reisefotografie». Fotografieren Sie gerne, wollen aber endlich einen Schritt weiterkommen? Erlernen Sie das Handwerk einmal gründlich, und die Welt der Fotografie steht Ihnen offen!

- **Makrofotografie** – für Rangeher und Blumenfans: Samstag, 2. Juni 2012, Botanischer Garten Zürich.
- **Reisefotografie** – für Anfänger und Fortgeschrittene: Samstag und/oder Sonntag 16./17. Juni oder 15./16. September 2012, Winterthur.
- **Airport live** – für Flugzeug-Fans: Herbst 2012, Flughafen Zürich, bitte im Web vormerken!

Weitere Termine sowie Infos, Anmeldung und Vormerkung auf www.fotowerkstatt-kreativ.ch. Hier können Sie auch unseren kostenlosen Newsletter mit interessanten Fototipps abonnieren!

schicken – was Sie dann auch wirklich machen sollten! Eine freundlich vorgebrachte «Bitte» wird selten abgelehnt, und wenn die Einheimischen merken, dass Sie sie nicht überrumpeln, werden sie in aller Regel gerne bereit sein, als Modell zu agieren. Versuchen Sie sich vorzustellen, wie Sie gerne behandelt würden! Es gibt auch sehr viele Menschen, die sich sehr gerne fotografieren lassen, die es sogar geniessen, im Mittelpunkt zu stehen. Wir alle brauchen Beachtung und Anerkennung. Wenn mich da ein Fotograf aus der Menge aussucht, so kann das sehr schmeichelhaft für mich sein. Besonders empfänglich dafür sind Frauen und Mädchen. Wenn ich offen und ehrlich Aussehen, Kleidung oder Schmuck bewundere, dann gelingen oft die besten Porträts. Kennt man die Sprache nicht, ist das Mindeste eine Verständigung mit Gesten. Ein kurzer Blickkontakt, ein Lächeln, und bald wird man merken, ob es einem gestattet ist, ein Bild oder einige Porträts zu machen. Respektieren Sie Absagen oder Abwehrhaltungen. Sie haben ihre Gründe. Und wenn Sie Fotos machen durften, dann vergessen Sie nicht, sich danach zu bedanken und zu lächeln!

Gestellte Bilder

Gestellte Bilder wirken häufig auch so. Es ist viel besser, Menschen in ihrer natürlichen Umgebung zu fotografieren. Dabei kommen die richtig guten Aufnahmen erst zustande, wenn man sich ein bisschen kennt. Mit dem schnellen Schuss kommt man selten ans Ziel. Gerade in fremden Kulturen merken die Menschen schnell, ob man es ernst meint mit dem Kontakt. Häufig ist es besser, am

Anfang einmal weniger auf den Auslöser zu drücken, um eine nächste Chance zu erhalten. Je vertrauter man mit den Menschen ist, desto besser gelingen die Bilder.

Fotos gegen Geld?

Ein Modellkauf ist fotografisch fragwürdig, da man sich dafür meist nur Posen einhandelt. Geld kann auch

nicht anstelle menschlicher Beziehungen gesetzt werden. Es ist kein Freibrief, um eine Situation auszunützen.

Ich persönlich verzichte dann lieber. Denn ich will die Passivität, Abhängigkeit und Bettelei, wie sie leider in manchen Touristenzentren entstanden sind, nicht noch weiter fördern. ●



P.P.
8302 Kloten



Spezial-Rabatt 50!

Exklusiv-Angebot für Mitglieder von Aeropers / SwissALPA.
Profitieren Sie jetzt und ergänzen Sie die Aeropers / SwissALPA-Grunddeckung zu einem unschlagbar günstigen Preis mit einem vollen Global-Rechtsschutz privaLex (Privat-, Verkehrs- und je nach Variante Immobilien-Rechtsschutz).
Damit Sie nicht nur Recht haben, sondern auch Recht bekommen: CAP verhilft Ihnen schnell und effizient zu Ihrem Recht, ohne dass Sie tausende von Franken für Anwaltskosten, Gerichtskosten und Expertisekosten aufs Spiel setzen müssen. Günstiger kommen Sie nicht zu Ihrem Recht!



A company of Allianz

Meine Anmeldung.



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

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

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

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

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

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ: _____ Ort: _____

Telefon/Mobile: _____ Geburtsdatum: _____

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden direkt an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Badenerstrasse 694, 8048 Zürich
Kontakt: Tel. 058 358 09 09, Fax 058 358 09 10

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

Editorial

Der Unterschied könnte nicht grösser sein: Mit «iPad, your new digital companion» werden die Maîtres de Cabine (M/C) auf Plakaten, Bannern und Werbepostern herzlich in der Zeit des papierlosen Büros willkommen geheissen. Inklusiv einer Testphase wird alles unternommen, damit unliebsame Überraschungen ausbleiben, wenn das Gerät von den M/Cs operationell eingesetzt wird. Es gibt sogar ein «Mobile Device Rollout Office».

Auf der anderen Seite ist Thomas Frick, Head of Flight Operations, wegen der Probleme bei Soft- und Hardware für die Piloten nicht zu beneiden. «Verschiedene Rückschläge», «laufende Verzögerungen» und vieles, das «in den letzten zwei Jahren nicht gut gelaufen» sei, hätten zur momentanen Situation geführt, so seine Einschätzung Ende April. Nach dem Scheitern des Projekts für ein papierloses Cockpit (EFB Class 2) will er die Denkpause nutzen, um «den weiteren Weg sehr sorgfältig zu prüfen und abzuwägen», denn «der EFB-Markt scheint erst jetzt so richtig zu explodieren, und neue Anbieter und Konzepte werden auftauchen».

Tobias Mattle hat sich genau damit beschäftigt. In seinem Bericht «Eine neue Chance für das EFB» blickt er über den Tellerrand hinaus und erklärt, wie zum Beispiel die Schweizerische Rettungsflugwacht das papierlose Cockpit gestaltet. Dort ist seit Anfang Mai das iPad als EFB Class 2 im Einsatz. Mattle empfiehlt der Swiss, von den Erfahrungen anderer zu lernen. Nur so bestehe die Hoffnung auf «eine bessere Lösung im Jahr 2013».

Momentan herrschen im Pilotenkorps aber noch «Verunsicherung und Frusterlebnisse» vor, wie ein Flottenchef die Lage Anfang Mai 2012 diagnostizierte. Beides sind emotionale Zustände, die im Cockpit nicht erwünscht sind. Emotionen belasten und können laut Prof. Jim Horne, Schlafforscher an der Universität Loughborough, auch ein Zeichen dafür sein, dass wir müde sind. Bei Müdigkeit nehmen Emotionen überhand, und die rationalen Denkfunktionen des Gehirns werden unterdrückt. Entscheidungen mit «wachem Verstand» sind damit unmöglich. Genauso schlecht können wir Entscheidungen treffen, wenn wir unter Druck stehen. Zwei Texte befassen sich mit diesem Themenkreis: «Im Dämmerzustand ist Vorsicht geboten» und «Black-Out: Neues zu Entscheidungen».

Auch in dieser «Rundschau» porträtieren wir bemerkenswerte Persönlichkeiten. Da ist zunächst das Team der Solar Impulse. Peter Tilly war in Payerne und konnte einen Blick auf das grazile Fluggerät werfen. Er berichtet auch über

Gery Gubler, einen begeisterten Bastler, der sich den Traum des eigenen MD-80-Simulators erfüllt. Seit drei Jahren ist er mit diesem Projekt beschäftigt und lässt sich auch von Rückschlägen nicht entmutigen.

Viel Begeisterungsfähigkeit und Durchhaltewillen benötigte auch Beat Pfändler, um den Opfern des japanischen Tsunamis helfen zu können. In diesem März konnte die erste Gruppe Kinder mit einem «Tsunami Care Flight» in die Schweiz kommen. Der umtriebige M/C und Fotograf erzählt in dem Interview «Wings for Japan», wie die Woche verlief.

Unser umtriebiger Peter Tilly stattete auch dem ehemaligen Direktionspräsidenten der Swissair, Robert Staubli, einen Besuch ab. Das Interview vermittelt einen sehr interessanten Blick in die Vergangenheit, als auch schon enlarged oder ohne Autopiloten nach Japan geflogen wurde. Staubli flog, beginnend auf der DC-2, so ziemlich alle Typen, die bei der Swissair im Dienst waren, inklusive der A340. Einen Pilotenkoffer, wie wir ihn haben, gab es wohl damals auch schon. Zur anstehenden Neubeschaffung dieser Aktentasche fragt Jeroen van Rooijen, Stilberater der «NZZ», berechtigterweise: «Ist Ihr fliegendes Büro etwa noch nicht papierlos, wie das im Zeitalter der Nachhaltigkeit allenthalben gepredigt wird?» Nachzulesen in «Nachgefragt».

Viel Vergnügen!

Jürg Ledermann

The President's Voice

Airline-Industrie wohin?

Um die westlichen Luftverkehrsgesellschaften steht es zurzeit schlecht. Allein seit Jahresbeginn mussten mehrere Airlines ihren Betrieb einstellen. Zum Beispiel ging im Januar in Spanien Spanair Konkurs, und im Februar wurde in Ungarn Malev zahlungsunfähig. Andere Fluggesellschaften serbelen seit Jahren in gefährlicher Nähe des Liquiditätsengpasses, oder sie konnten nur in letzter Minute von einem investitionsfreudigen Käufer gerettet werden. Das Problem geht quer durch alle Geschäftsmodelle: Die grossen Legacy-Carrier wie Air France-KLM oder Lufthansa schreiben rote Zahlen, und auch bei den sogenannten Billig-Airlines ist die Euphorie der ersten erfolgreichen Jahre verschwunden. Trotzdem versuchen es einige Netzwerk-Airlines verzweifelt ebenfalls in Richtung Low-Cost-Modell. Dies, obwohl eine Untersuchung von «idealo» in Grossbritannien festgestellt hat, dass zum Beispiel eine vierköpfige Familie unter Berücksichtigung aller Kosten heute schon günstiger mit einer Netzwerk-Airline unterwegs ist. Auch in Nordamerika sieht die Sache, abgesehen von wenigen Ausnahmen, nicht anders aus: In Kanada steht Air Canada unter grossem kommerziellem Druck, und in den USA beantragte American Airlines Gläubigerschutz nach Chapter 11.

Ganz anders sieht es bei den grossen Fluggesellschaften des Mittleren Ostens aus. Das Wachstum der – verglichen mit den europäischen Airlines – noch jungen Unternehmen ist enorm. Mit Staatshilfe wurde 2003 in Abu Dhabi die Fluggesellschaft Etihad gegründet. Sie fliegt bereits 60 Destinationen an. Im Jahr 1993 wurde für die aus Doha operierende Qatar Airways der Grundstein gelegt. Sie bedient heute über 100 Destinationen und übernimmt nach eigenen Angaben alle 17 Tage ein neues Langstreckenflugzeug von Boeing oder Airbus. Die 1985 gegründete Emirates rechnet mit zweistelligen Wachstumsraten und will sich in wenigen Jahren als grösste Airline der Welt etablieren. Dazu stehen noch über zweihundert Bestellungen von Flugzeugen für Emirates in den Büchern der Hersteller – ausschliesslich Grossraumflugzeuge, versteht sich. Inzwischen begnügen sich die Airlines am Golf nicht mehr nur mit dem eigenen Wachstum, sie kaufen sogar Beteiligungen an anderen Fluggesellschaften. So verfügt zum Beispiel Etihad über eine 30-prozentige Beteiligung an Air Berlin, und Qatar Airways hat 35 Prozent des Kapitals an Cargolux übernommen. Emirates liebäugelt offenbar mit JetBlue.

Die Expansionsstrategie der arabischen Airlines ist unübersehbar: Mit Mega-hubs am Golf künstlich einen Kreuzungspunkt der Weltverkehrsströme kreieren, um dann den Markt zu beherrschen.

Freie Marktwirtschaft?

Ein Vergleich zwischen den Verhältnissen der Airlines am Golf und den westlichen Unternehmen zeigt Erstaunliches. So betreibt Emirates die Flotte aus einem Hub in Dubai und Etihad aus Abu Dhabi. Die beiden Städte in den Vereinigten Arabischen Emiraten liegen nicht einmal 200 Kilometer auseinander, und das ganze Land zählt rund acht Millionen Einwohner. Dagegen beträgt die Bevölkerung nur schon im Grossraum um die etwa 350 Kilometer auseinanderliegenden Städte London und Paris zirka 24 Millionen. Die Berechtigung der immens grossen Flotte an Flugzeugen am Golf lässt sich also in keiner Weise mit den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung rechtfertigen. Emirates hat mittlerweile insgesamt 90 Flugzeuge vom Typ A380 bestellt und damit weit mehr als irgendeine andere Airline. Im Vergleich sind für die Lufthansa bisher 17 Stück und für Air France und British Airways je zwölf Stück dieses Typs vorgesehen.

Die drei Airlines Emirates, Etihad und Qatar bedienen von ihren Hubs aus die USA mit über zehn Flügen pro Tag, wogegen nur eine US-Airline Dubai anfliegt. Auch die Schweiz ist ein typisches Beispiel für das Ungleichgewicht: Ein täglicher Flug der Swiss steht zwei Flügen von Emirates und zwei Flügen von Qatar pro Tag gegenüber. Im Bereich der Flugzeugwartungsunternehmen dominiert in der Schweiz und am Flughafen Kloten das frühere SAir-Group-Unternehmen SR Technics, das einem Konsortium aus den Vereinigten Arabischen Emiraten gehört. Dnata, das zweitgrösste Unternehmen für die Bodenabfertigung in Zürich, gehört ebenfalls zur Emirates Group.

Dem unbelasteten Beobachter drängen sich ob dieser Fakten Fragen zur freien und fairen Marktwirtschaft auf. Die Airlines aus der Golfregion bemühen sich um Rechtfertigungen. Eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Airline Emirates für den Standort Deutschland, die vom Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt gemacht wurde, kommt zum Schluss, dass die deutsche Volkswirtschaft deutlich von der Geschäftstätigkeit von Emirates in Deutschland profitiert. Dieses Resultat kann insofern nicht erstaunen, als die Studie von Emirates selber in Auftrag gegeben wurde und dabei in keiner Weise auf mögliche marktverzerrende und unfaire Wettbewerbsbedingungen eingegangen wird, die mittelfristig in Deutschland viele Jobs bedrohen könnten.

Die Manager der Fluggesellschaften aus dem Golf weisen jegliche Subventionierung durch den Staat von sich. Westliche Analysten wie JP Morgan stellen den Unternehmen diesbezüglich ebenfalls einen Persilschein aus. Offizielle Subventionen, wie sie auch in europäischen Staaten zur Rettung ihrer eigenen Airlines in der Vergangenheit getätigt wurden, sind offenbar nicht ersichtlich. Es lässt aber aufhorchen, wenn der Chef von Etihad, James Hogan, im selben Interview, in dem er zwar jegliche staatliche Unterstützung verneint, das strategische Interesse dieses Staates an den Airlines festhält: «Wir sind als Airline Teil einer Diversifikationsstrategie der Vereinigten Arabischen Emirate. Es heisst zwar, die Ölreserven würden noch für 100 Jahre reichen, aber wir müssen uns breiter aufstellen mit Industrie, Dienstleistungen, Medizin, Bildung, Hotels, Tourismus und Kultur ...»

Die Beziehungen des Department of Tourism and Commerce zu Emirates sind ebenfalls sehr fliegend. Das Tourismus-Departement engagiert sich mit Emirates bekanntlich massiv durch Werbung und Sponsoring im Bereich des Fussballs. «Fly Emirates» ist der Slogan, der anlässlich der Fussball-WM um die Welt ging. Das Swiss-Management hätte sicher auch nichts dagegen, wenn Schweiz Tourismus die Werbung für die Schweizer Airline übernehmen würde.

Ulrich Schulte-Strathaus, Generalsekretär der Association of European Airlines, kommentiert den Wettbewerb mit Nahost-Fluglinien: «In Europa und den USA sind Eigentümer, Betreiber und Aufsicht von Fluglinien, Flughäfen und Flugaufsicht aus gutem Grund getrennt und die Fluggesellschaften mehrheitlich privatisiert. In den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) ist die gesamte Luftfahrtbranche verstaatlicht und steht direkt unter der Aufsicht der Regierung. Der Chef der Flugaufsicht ist gleichzeitig der CEO von Emirates und zudem der Onkel des regierenden Scheichs. Staatliche Quersubventionen und wettbewerbsschädliche Beihilfen sind in diesem Geflecht gar nicht kontrollierbar.»

Die Liste lässt sich noch beliebig verlängern: Steuerfreiheit für Unternehmen und Angestellte, keine Sozialkosten, niedrige Gebühren für die Flugsicherung, Flughäfen mit 24-Stunden-Betrieb usw.

Was geht das uns Piloten an?

Lee Moak, der Präsident von ALPA, ist überzeugt, dass, wenn wir heute nichts unternehmen, der Weltluftverkehr in wenigen Jahren von den Airlines am Golf beherrscht wird. Ein Szenario, in dem weltweit praktisch nur noch Flugzeuge mit dem Label «operated by Emirates», «operated by Qatar

Airways» oder «operated by Etihad» herumfliegen, sei nicht mehr unwahrscheinlich. Es gelte jetzt, etwas zu unternehmen, bevor es zu spät sei. Das «uneven playfield» muss korrigiert, die Spiesse müssen gleich lang gemacht werden.

In den USA übernimmt die Export-Import-Bank of the United States bei Exporten von US-Produkten das Kreditrisiko. Davon hat Boeing bei Flugzeugverkäufen ins Ausland gerne profitiert. Gleichzeitig setzten aber die ausländischen Airlines, deren Flugzeuge mit amerikanischen Steuergeldern vorzüglich finanziert waren, wiederum die amerikanischen Airlines als Mitbewerber unter Druck, weil diese ihre Flugzeuge zu schlechteren Bedingungen finanzieren müssen, was ein Nachteil im Wettbewerb ist. Mit Einflussnahme in der Politik ist es dem Pilotenverband jetzt gelungen, die Finanzierung von Flugzeugen durch die Ex-Im-Bank einzuschränken und damit Jobs in der eigenen Airline-Industrie zu schützen.

In Europa ist sich der Verband der europäischen Piloten, European Cockpit Association (ECA), ebenfalls im Klaren, dass heute zur Wahrung der Interessen der Piloten die Einflussnahme unumgänglich ist. Ein erster errungener Erfolg zeigt sich in einem EU-Gesetz, in dem neu bestimmt wird, dass Piloten dort ihre sozialen Abgaben und Steuern bezahlen müssen, wo sie ihre Homebase haben. Mit diesem Gesetz können Praktiken zur Umgehung von Sozialabgaben und Steuern weitgehend verhindert werden, wie sie vor allem von Low-Cost-Gesellschaften ausgeübt werden.

Aktuell kämpfen die europäischen Piloten in der ECA für Flugdienstvorschriften, die auf wissenschaftlichen Grundlagen und nicht auf kommerziellen Interessen basieren. Für Piloten, Passagiere und auch die Bevölkerung ist zu hoffen, dass die EASA und die EU-Kommission ihre Verantwortung für eine sichere Luftfahrt in Europa wahrnehmen werden.

Es reicht auch für uns Piloten in der Schweiz nicht mehr aus, einen guten Vertrag auszuhandeln und dann zu warten, bis er abläuft – im naiven Glauben, dass er sich dann problemlos erneuern lässt. Auch das Management unserer Airline steht am Markt unter Druck und, wie am Beispiel der Golf-Carrier aufgezeigt, oft unter erschwerten Wettbewerbsbedingungen. Die Fähigkeit oder die Fantasie des Managements reichte in dieser Situation bisher zu nicht mehr, als den Druck auf – wie sie sagen – «die einzigen beeinflussbaren Kosten», die Personalkosten, weiterzuleiten. Es ist also durchaus sinnvoll, wenn wir uns nicht nur im Cockpit den neuen Systemen anpassen und sie nutzen, sondern auch in unserem Umfeld. Das heisst konkret, dass wir als Piloten unseren Einfluss auch ausserhalb des Cockpits mit Weitsicht

geltend machen müssen. Nur so werden wir unsere Interessen auch langfristig wahren können.

Rolf Odermatt
Präsident

Im Dämmerzustand ist Vorsicht geboten

Um im Cockpit eine Spitzenleistung erbringen zu können, sollten wir hellwach sein. Nur dann können wir darauf zählen, dass unser Gehirn auf vollen Touren arbeitet. Wenn wir schläfrig sind, tappen wir im Dunkeln, was unsere wirkliche geistige Kapazität betrifft – gerade in der Morgendämmerung zwischen 4 und 6 Uhr.

Text: Jürg Ledermann

Schauen wir zuerst einmal kurz in den Spiegel. Um jeden Tag eine Spitzenleistung erbringen zu können, sollten wir als Erstes richtig ausgeschlafen sein. Stellen Sie sich dazu diese Fragen:

- Würden Sie am liebsten noch weiterschummern, wenn der Wecker am Morgen klingelt?
- Gibt es tagsüber Momente, an denen Sie am liebsten ein Nickerchen machen würden?
- Neigen Sie dazu, kurz einzunicken, wenn Sie an Meetings einem Vortrag zuhören, als Passagier in Autos oder Flugzeugen oder im Wartezimmer des Arztes sitzen oder zu Hause fernsehen?
- Schlafen Sie beinahe sofort ein, wenn Sie abends ins Bett gehen?
- Freuen Sie sich auf das Wochenende oder die freien Tage, um mal «wieder richtig auszuschlafen»?
- Neigen Sie dazu, an freien Tagen zwei oder mehr Stunden länger zu schlafen als an Arbeitstagen?

Wenn Sie zwei oder drei Fragen mit Ja beantwortet haben, stehen die Chancen gut, dass Sie ein erhebliches Schlafmanko mit sich herumtragen. Das bedeutet, dass der Schlafdruck grösser als normal ist, weil der Körper zu wenig Schlaf bekommen hat. In diesem Zustand versuchen Körper und Gehirn, Energie zu sparen, womit es auch nicht möglich ist, eine Spitzenleistung zu erbringen. Auch wenn Sie das jetzt vielleicht nicht glauben – weil die Müdigkeit Ihren Verstand vernebelt: Sie brauchen mehr Schlaf!

«It's Time to Wake up the Value of Sleep!» ist eine erfrischende Abhandlung über die Zusammenhänge und Wirkung von Schlafmangel. Geschrieben hat sie Dr. John Caldwell, ein mehrfach ausgezeichnete Schlafforscher von Fatigue Science, der für die U.S. Army und Air Force sowie in Zusammenarbeit mit der NASA nach Möglichkeiten gesucht hat, die Gefahr von Müdigkeit in der Luftfahrt einzugrenzen. Der Text, dem die obigen Zeilen

entstammen, ist auf der Homepage www.fatiguescience.com zu finden, wo Caldwell den Posten des Chief Science Officers innehat.

Exekutive Funktionen

Es ist nicht erstaunlich, dass sich das Militär sehr intensiv mit der Auswirkung von Schlafmangel auf die geistige Verfassung und Einsatzfähigkeit von Menschen beschäftigt hat. Gerade die Piloten von Bombern und Kampfflugzeugen sind in Konflikten oft sehr lange unterwegs und sollten ihre teuren und oft geheimen Fluggeräte wieder heil zur Basis zurückbringen können. Dafür sind sie auf ein waches Gehirn angewiesen, das die sogenannten exekutiven Funktionen (siehe Kasten) ohne Einschränkungen ausführen kann.

Es sind die Funktionen, die höhere Lebewesen wie Menschen auszeichnen: Wir setzen Ziele, planen, entscheiden über Prioritäten, schätzen Konsequenzen ab, initiieren und sequenzieren Handlungen zielgerichtet, beobachten die Ergebnisse und sind fähig, uns selber zu korrigieren. Daneben können wir unsere Impulse kontrollieren, die Emotionen regeln und die Aufmerksamkeit auf das richten, was uns wichtig erscheint, wobei wir andere Dinge ignorieren, die uns nur ablenken würden.

Diese geistige Meisterleistung wird im präfrontalen Cortex (siehe Kasten) erledigt. Er empfängt die sensorischen Signale, ordnet ihnen Gedächtnisinhalte und emotionale Bewertungen zu und initiiert auf dieser Basis Handlungen. Er wird als oberstes Kontrollzentrum für eine situationsangemessene Handlungssteuerung angesehen und ist gleichzeitig intensiv an der Regulation emotionaler Prozesse beteiligt.

Der präfrontale Cortex hat den höchsten Stoffwechsel und die höchste neuronale Aktivität des Gehirns, und er nimmt rund 30 Prozent des Platzes im Schädel in Anspruch. Wie bei «Spitzensportlern» üblich, braucht auch er Erholungsphasen. Experimente mit Schlafentzug über mehrere Tage zeigten bei den grundlegenden Körperfunktionen keine wesentlichen Unterschiede. Das Verhalten der Personen änderte sich aber entscheidend. Unser Körper benötigt den Schlaf eigentlich nicht, der präfrontale Cortex aber schon. Nur im Tiefschlaf der Phasen 3 und 4 (siehe «Rundschau»-Ausgabe 4/2011) kann er richtig abschalten und sich regenerieren.

Unflätiges Verhalten

Laut Caldwell haben Studien gezeigt, dass bereits eine oder zwei Stunden Schlafmanko die Wachsamkeit und Leistungsfähigkeit in der darauf folgenden Arbeitszeit fast unverzüglich vermindern. Nach einer schlaflosen Nacht

sind die exekutiven Funktionen erheblich eingeschränkt: wir können eine sich schnell ändernde Situation nicht mehr richtig erfassen; wir werden zunehmend von Dingen abgelenkt, die irrelevant sind; wir denken und planen in engeren Bahnen und sind weniger flexibel; wir werden sturer und sind zunehmend unfähig, Probleme innovativ zu lösen; der Wortschatz nimmt ab; wir bekunden Mühe, zu artikulieren, und unser Tonfall wird flacher.

Prof. Jim Horne, Direktor des Sleep Research Centre der Universität Loughborough, war Gastdozent am Symposium «The Risk of Fatigue» von Ende März in Basel, das vom Departement für Anästhesie der Universität Basel, der REGA und der Swiss organisiert worden war. Er berichtet in «Frontal Assault» über die Geschichten von Soldaten (die früheste von 1815 aus der Schlacht bei Waterloo), die teilweise erhebliche Verletzungen im Stirnbereich erlitten hatten und trotzdem mit wenigen sichtbaren Einschränkungen weiterlebten. Spätere Studien über Verletzungen des Gehirns – speziell im Bereich über den Augen – schildern, dass sich die Patienten «more risky, rude and bawdy» verhielten. Dies sei begleitet worden von «excessive swearing, rash decision making, hypersexuality, childish humour, a disregard for normal social conventions, as well as a loss of empathy towards others, inappropriate interpersonal behaviours and even compulsive gambling», wie Horne schreibt.

Auch hier genügt der Blick in den Spiegel, um die eine oder andere Verhaltenskomponente bei sich selber zu entdecken – zwar unverletzt, aber mit Schlafmangel.

Tödliche Heimfahrt im Auto

John Caldwell war ebenfalls Gast am Symposium in Basel. Er meint, dass die Folgen von Schlafmangel nicht allzu gravierend seien, solange sie sich nur beim Einschlafen vor dem Fernseher äussern. Gefährlich, um nicht zu sagen tödlich kann ein Einnicken enden, wenn es am Lenkrad des Autos geschieht – auf der Heimfahrt von der Arbeit zum Beispiel.

Horne hat sich intensiv mit den Folgen von Müdigkeit im Strassenverkehr auseinandergesetzt. Auch wenn sich Schlafmangel in der Gesellschaft nur selten offen zeigt, so schaffen es die schrecklichen Folgen von Verkehrsunfällen häufig auf die Frontseite der Boulevardpresse. Immerhin 20 Prozent dieser Unfälle lassen sich auf das Einschlafen am Steuer zurückführen, so Horne. Diese Unfälle enden meist schlimmer als andere, weil die Fahrzeuge oft ungebremst mit Hindernissen neben der Strasse oder dem Gegenverkehr kollidieren. Die meisten dieser Unfälle ereignen sich in der Nacht um 2 Uhr, gegen 6 Uhr morgens und um 16 Uhr nachmittags. Häufig geschieht

es auf der Heimfahrt nach der Nachtschicht oder nachmittags, wenn vor allem ältere Personen von der Mittagsmüdigkeit übermannt werden.

Am gefährdetsten sind junge Männer unter 30, dies aus zwei Gründen. Erstens benötigen sie, auch wenn sie das vielleicht nicht gerne hören, mehr Schlaf als ältere Menschen. Zweitens meinen sie, im jugendlichen Gefühl der Stärke und Unverletzlichkeit die Heimfahrt noch durchstehen zu können – während die anderen Partygänger im Auto schon längst eingeschlafen sind.

Als weitere Risikogruppe gelten Berufsschauffeure, wenn sie in der Nacht auf Autobahnen mit wenig Verkehr einer grossen Monotonie ausgesetzt sind.

Nutzloser Kampf gegen den Schlaf

Obwohl jeder Autofahrer weiss, welche enormen Konsequenzen ein Mikroschlaf am Steuer haben kann, werden die Alarmsignale des Körpers häufig ignoriert. Schlaf am Steuer kommt nicht plötzlich und unerwartet. Sobald ein Fahrer beginnt, sich die Augen zu reiben, sich reckt und streckt und irgendwie versucht, wach zu bleiben, ist es höchste Zeit für einen Stopp.

Das Üble an der Situation ist leider, dass der Mensch das Mass seiner Müdigkeit nicht richtig beurteilen kann. Wie oben beschrieben, leidet der präfrontale Cortex, das wichtige Organ für rationales Denken, hauptsächlich unter dem Schlafmangel. In diesem Zustand lockt er uns mit einer gefährlichen Risikobereitschaft und belebt uns mit einem falschen Optimismus. Wie Horne in Studien belegt hat, helfen da auch «altbewährte» Mittel wie laute Musik oder kalte Luft im Gesicht nur wenige Minuten.

Einen ganz bösen Effekt hat Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit bei Schlafmangel. Auch kleine Mengen, die eine Blutalkoholkonzentration (BAK) weit unter den gesetzlichen Limiten bewirken, verstärken die Schläfrigkeit erheblich. Horne konnte nachweisen, dass selbst ein BAK, der kaum mehr zu messen war, die Fahrtüchtigkeit von schläfrigen Lenkern deutlich verschlechterte. Interessanterweise können Männer diesen Doppeleffekt bei sich nicht wahrnehmen, während Frauen merken, dass es ihnen schlechter geht. Dieser genetische Unterschied konnte mit Hirnstrommessungen nachvollzogen werden.

Der Schritt vom Berufsschauffeur oder dem Schichtarbeiter in unsere Arbeitswelt ist bei dieser Thematik klein. Auch wir fahren nach langen Arbeitstagen und durchflogenen Nächten müde nach Hause. Auch wir spüren uns dann nicht mehr richtig und haben oftmals nur noch den Wunsch, schnell ins Bett zu kommen. Gerade Crew Members mit langem Heimweg seien an dieser Stelle deutlich gewarnt.

Messung von Schläfrigkeit

Wie andere Schichtarbeiter kämpfen auch wir in der monotonen Dunkelheit mit dem Schlaf. Dass der Kampf auch bei grosser Willensleistung verloren gehen kann, zeigte Dr. Mellisa Mallis, Chief Scientist for Operational and Fatigue Research am Institute for Behavior Resources in Baltimore, am Basler Symposium anhand von Tests in Flugsimulatoren bei der NASA. Piloten wurden zu Forschungszwecken mit Schlafentzug im Simulator in den Reiseflug versetzt und schliefen trotz der ungewöhnlichen Umstände nach einer gewissen Zeit ein. Befragt nach ihrem Befinden, gaben sie zwar an, müde zu sein. Sie hatten aber nicht erwartet, kurz darauf einzuschlafen. Auch wenn die subjektive Einschätzung über die Schläfrigkeit (fatigue) schwierig ist, so ist es doch möglich, den Zustand – allerdings meist nur unter Laborbedingungen – objektiv zu messen.

Als ganz präzises Mittel gilt die Hirnstrommessung (Elektroenzephalographie, EEG), die seit mehr als 80 Jahren angewendet wird. Die gemessene Hirnaktivität in bestimmten Frequenzbereichen gibt darüber Aufschluss, wie stark der homöostatische Prozess (Schlafdruck) fortgeschritten ist. Bei einer anderen Methode werden das Bewegungsmuster der Augen, die Frequenz des Lidschlags und das Verhalten der Pupillen gemessen. Was in Autos und Lastwagen gut zur Warnung vor Mikroschlaf funktioniert, versagt laut Mallis im Cockpit total. Die Köpfe der Piloten bewegten sich beim Test im Simulator sehr häufig aus dem kleinen Beobachtungsfenster der Kameras heraus und waren zeitweilig von Navigationskarten und anderen Dingen verdeckt.

Mit sogenannten Vigilanztests, dem Messen der Reaktionsgeschwindigkeit, lässt sich die Aufmerksamkeit testen. Auch diese Methode lässt sich in der Praxis nur schwer einsetzen. Die betreffende Person müsste dafür etwa zehn Minuten in ruhiger Umgebung konzentriert vor dem Testgerät – beispielsweise einem Smartphone – sitzen. Auch das Abfragen des subjektiven Zustands auf einer Skala von 1 bis 9, wie es die Karolinska Sleepiness Scale (KSS) erlaubt, sollte nach Horne nicht rasch in ein paar Sekunden erfolgen. Erst nach einer Ruhephase von mindestens fünf Minuten, wenn die Stressoren des Arbeitsplatzes ihre Wirkung verloren haben, entfalte sich das Gespür für die eigene Befindlichkeit. Die KSS-Werte seien dann mit objektiven Messungen vergleichbar.

Die Messung der aktuellen geistigen Fitness ist aber ein zentraler Bestandteil jedes Fatigue Risk Management Systems (FRMS). Denn nur wenn aus den Cockpits aussagekräftige Meldungen über Fatigue in den Regelkreis einfließen, können Anpassungen vorgenommen werden.

Piloten mit Manko

Mallis betonte an dem Symposium, dass die Gefahr bei Fatigue davon ausgehe, dass die Leistungsfähigkeit des Gehirns schon dann eingeschränkt sei, bevor der Pilot spürbar ermüdet ist. Caldwell fügte an, dass ein Mensch im Schnitt acht Stunden Schlaf benötige, und alles, was darunter liege, bereits zu Fatigue beitrage. Er zählt in einer Arbeit für das U.S. Air Force Research Laboratory («Alertness Management Strategies for Operational Contexts», August 2008) die wichtigsten Faktoren auf, die zu relevanter Fatigue führen:

- Personnel are working long hours in a given shift;
- Personnel have been working long shift for several consecutive duty days;
- Work and/or sleep schedules have been irregular and/or unpredictable;
- Critical tasks are being performed during circadian low points (night or post-lunch dip);
- Insufficient sleep is obtained immediately prior to the work shift;
- Insufficient sleep has occurred for several days prior to the work period (cumulative sleep debt);
- The nature of the work is boring or tedious;
- The work environment is soporific (dimly lit and quiet);
- Physical and/or mental stress is present.

In einem Positionspapier «Fatigue Countermeasures in Aviation» von 2009 beschreibt er zusammen mit Mallis die Situation der Piloten in der zivilen Aviatik wie folgt: «Long-haul pilots frequently attribute their fatigue to sleep deprivation and circadian disturbances associated with time zone transitions. Short-haul (domestic) pilots most frequently blame their fatigue on sleep deprivation and high workload. Both long- and short-haul pilots commonly associate their fatigue with night flights, jet lag, early wakeups, time pressure, multiple flight legs, and consecutive duty periods without sufficient recovery breaks.»

Aufklärung gefordert

Das einzige Mittel, das gegen Fatigue wirkt, ist Schlaf. Letztlich geht es laut Caldwell und Mallis im Kampf gegen «The Risk of Fatigue» darum, eine breite Aufklärungskampagne im Unternehmen zu betreiben. Das Ziel müsse sein, dass «the individual pilot, schedulers, and management must be convinced that sleep and circadian rhythms are important and that quality day-to-day sleep is the best possible protection against on-the-job fatigue».

Dabei seien die zentralen Punkte der Botschaft:

- Fatigue is a physiological problem that cannot be overcome by motivation, training, or willpower;

- People cannot reliably self-judge their own level of fatigue-related impairment;
- There are wide individual differences in fatigue susceptibility that must be taken into account but which presently cannot be reliably predicted;
- There is no one-size-fits-all «magic bullet» (other than adequate sleep) that can counter fatigue for every person in every situation; but...
- There are valid counter-fatigue strategies that will enhance safety and productivity, but only when they are correctly applied.

Als eine der möglichen Gegenmassnahmen gegen akute Müdigkeit wird das Napping (Kurzschlaf) im Reiseflug empfohlen. Dies entspricht unserem Controlled Rest, der im OM A unter Fatigue Management (Art. 6.1.1.12) beschrieben ist. Laut Mallis hat ein 45-minütiger Controlled Rest eine deutliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit während der anschliessenden 90 Minuten zur Folge. Dabei wird deutlich hervorgehoben, wie wichtig es ist, die 45 Minuten einzuhalten, um den Tiefschlaf und das anschliessende träge Aufwachen (sleep inertia) zu vermeiden. Auswertungen haben gezeigt, dass während dieser Zeit im Durchschnitt ein 26-minütiger Schlaf erfolgt. Selbst Personen mit grossem Schlafmanko fallen erst nach rund 30 Minuten Schlaf in den im Cockpit unerwünschten Tiefschlaf.

Air Canada auf Abwegen

Ein eindrückliches Lehrstück dazu lieferte die Besatzung des Air-Canada-Flugs 878 vom 14. Januar 2011 ab. Der First Officer schlief im Reiseflug rund 75 Minuten, obwohl auch bei Air Canada eine 40-Minuten-Regel gilt. Er war gerade dabei aufzuwachen und bemerkte, dass er sich nicht besonders wohl fühlte (sleep inertia), als der Captain ihn über ein auch auf dem TCAS dargestelltes Flugzeug informierte, das 1000 Fuss tiefer flog und ihnen entgegenkam. Der First Officer schaute aus dem Fenster und hielt zunächst die hell leuchtende Venus für das Flugzeug. Als er das Flugzeug und dessen Beleuchtung endlich entdeckte, schätzte er dessen Position so ein, als sei es über ihnen und im Sinkflug auf direktem Kollisionskurs. Der First Officer reagierte instinktiv, indem er die Nase bei eingeschaltetem Autopiloten nach unten drückte. Der Captain reagierte prompt, schaltete den Autopiloten aus, übernahm die Kontrolle und brachte das Flugzeug wieder auf die Reiseflughöhe. Im Aviation Investigation Report A11F0012 des Transportation Safety Board of Canada steht dazu: «During the pitch excursion, the aircraft pitch changed from the cruise attitude of 2 degrees nose up, to 6 degrees nose down followed by a return to 2 degrees nose up.

The vertical acceleration forces (g) went to -0.5 g to +2.0 g in 5 seconds. Computed airspeed increased 7 knots then decreased 14 knots before recovering to cruise speed with the aircraft's altitude decreasing to 34 600 feet increasing to 35 400 feet and finally recovering to 35 000 feet.» Zwei Cabin Crew Members und 14 Passagiere wurden verletzt.

Dieses Beispiel zeigt, wie verletzlich das Gleichgewicht von Wachsamkeit und Schläfrigkeit ist. Es belegt auch die Gefahr der Beeinträchtigung der exekutiven Funktionen, wenn wir nicht ganz wach sind. Auch wenn der Controlled Rest eine taugliche Massnahme ist, um die müden Augen temporär zu entlasten, so ist alleine genügend Tiefschlaf im Bett dazu fähig, die Funktionsfähigkeit unseres Gehirns auf einem Niveau zu halten, wie es für unseren Arbeitsplatz nötig ist. ●

Black-out: Neues zu Entscheidungen

Unser Gehirn ist zu vielem fähig, aber nicht dazu, zwei Entscheidungen gleichzeitig zu treffen. Zudem neigt es dazu, unter Stress zu blockieren. Der Autor des Buchs «Human Factors im Cockpit» beleuchtet hier, wo diese Phänomene in der Fliegerei gefährlich werden können, und er nennt Mittel zur Prävention.

Text: Hans-Joachim Ebermann, Captain A380 Lufthansa

Ein Grossraumflugzeug auf dem Weg von Deutschland nach Los Angeles. Der Captain hat die letzte Pause. Der Flieger ist beim Abflug etwas schwerer, die Winde enroute sind etwas stärker als geplant und die geplanten Flightlevel nicht immer zu bekommen. Relativ kurz vor Las Vegas holen der Senior First Officer und der First Officer (F/O) den Captain vorzeitig aus der Pause, weil sie bei der Ankunft in Los Angeles nicht mehr den Minimum Diversion Fuel haben werden und ihm einen Fuel Stop in Las Vegas empfehlen möchten. Der Captain will zunächst mit einem «Commitment to stay» weiterfliegen, doch die F/Os schaffen es, ihn vom Tankstopp zu überzeugen. Widerwillig und noch müde leitet der Captain die Enroute Diversion zum Airport ein, der allen dreien unbekannt ist.

Las Vegas ist extrem verkehrsreich und liegt in einem Talkessel, der keine langen Radarvektoren erlaubt. Der Anflug wird steil und hoch und das Flugzeug im Final unter sehr hoher Workload der Crew viel zu schnell. So schnell, dass später beim persönlichen Gespräch dem Sicherheitspiloten am grünen Tisch klar wird, dass der Flieger bei einer Landung die Bahn auf jeden Fall überschossen hätte. Obwohl dies jedem der drei Piloten an Bord eher mehr als weniger klar sein musste, sagte auch nach dem Durchschliessen des 1000-Fuss-Gates niemand «Go-around». Erst sehr spät, sehr kurz vor der Landung, brachte endlich einer der beiden F/Os das Wort «Go-around» heraus und verhinderte damit den sicheren Crash.

Wie konnte es zu diesem beinahe fatalen Black-out kommen? War die Crew vollkommen inkompetent?

Eine Entscheidung nach der anderen

Nun, sie könnte inkompetent gewesen sein, doch neue kognitionswissenschaftliche Erkenntnisse lassen eher einen anderen Schluss zu.

Der Leiter des Labors für kognitive Neurowissenschaften an der Pariser

Elitehochschule ENS (Ecole Normale Supérieure), Etienne Koechlin, berichtete dazu kürzlich auf einem Kongress, den die Vereinigung Cockpit (VC) besuchte.

Ein Drittel des gesamten Gehirns kümmert sich im präfrontalen Cortex (frontal lobes) um Entscheidungen. Drei Bereiche des präfrontalen Cortex lassen sich dabei unterscheiden: Der mittlere Sektor steuert die Motivation, der seitliche Bereich die Auswahl der Handlungsoptionen, und der untere Bereich bearbeitet Affekte, persönliche Präferenzen usw. Alle drei Bereiche arbeiten voneinander unabhängig, kommunizieren aber permanent miteinander.

Wichtig dabei ist, dass das Gehirn dabei immer nur eine Entscheidung auf einmal treffen kann. Es können aber zwei oder drei Situationen gleichzeitig verfolgt werden, die eine Entscheidung notwendig machen. Auch die nach einer Entscheidung eingeleiteten Aktionen können auf ihren gewünschten Ausgang hin kontrolliert werden.

Übersetzt in das FORDEC-Entscheidungsmodell (gleichbedeutend dem SPORDEC der Swiss, Anm. d. Red.) bedeutet dies, dass die Schritte F, E und C (Facts, Execution und Check) parallel bearbeitet werden, die Schritte O, R und D (Options, Risks und Decision) aber nur seriell.

Hierbei handelt es sich um physiologische Gesetzmässigkeiten, die durch Training nicht beeinflusst werden können.

Um Entscheidungen zu beschleunigen und zu vereinfachen, speichert das Gehirn nach jeder im Ergebnis zufriedenstellenden Entscheidung eine sogenannte Routine oder Strategie ab, auf die es in einer ähnlichen zukünftigen Entscheidungssituation zurückgreifen wird.

Deshalb sind einerseits erfahrene Piloten schneller und sicherer in ihren Entscheidungen. Andererseits ist es kritisch, wenn objektiv gefährliche Situationen wie un- oder destabilisierte Anflüge mehrmals individuell als beherrschbar erlebt wurden. Das Gehirn speichert dann die Routine «Weitermachen statt Go-around» ab und modifiziert diese Routine erst *nach* einem Misserfolg. Das wäre im oben beschriebenen Fall nach einem Landing Overrun. Dieses erscheint uns als eine in der Fliegerei eher ungeeignete Art des Lernens.

Überlastung im Cockpit vermeiden

Deshalb sind unsere SOPs und Limits so wichtig, denn nur sie definieren diese Grenze zwischen objektiv notwendiger und individuell als (fälschlich) beherrschbar erlebter Sicherheit.

Ebenso wichtig ist hier unser Training, zum Beispiel im Simulator: Dort werden durch das Bewältigen von möglichst vielen unterschiedlichen Problemsituationen Routinen und Strategien im Gehirn abgespeichert, auf die wir uns im Ernstfall verlassen können. Einsparungen im Training wie gekürzte Transitions und nur drei statt vier Recurrent-Simulator-Ereignisse im Jahr sind deshalb potenziell unsicher.

Es liegt nach dem bisher Gesagten auf der Hand, dass das Gehirn mit Überlastungssituationen nicht umgehen kann. Zu viele Stimuli und/oder zu viele parallel zu bewältigende Aufgaben überfordern uns. Es entwickelt sich besonders dann enormer Stress, wenn erhebliche Konsequenzen zu befürchten sind (ein Unfall wie ein Overrun, aber auch «nur» ein nicht bestandener Check). Diese Überlastung führt zu dem Phänomen, dass das Gehirn dabei temporär gar keine Entscheidung mehr fällen *kann*.

Damit wären wir wieder bei dem Beispiel am Anfang: Der Captain hatte keine Motivation zur Zwischenlandung; die Crew kannte Las Vegas nicht; der enge Radarvektor kam an einem der verkehrsreichsten Plätze der Welt überraschend; die Maschine war zu schnell; der Go-around schwierig; ATC und die Überwachung des Verkehrs kamen hinzu...

Es ist deshalb durchaus wahrscheinlich, dass sich die Crew zwar «sehenden Auges» darüber klar war, mit welchen Konsequenzen sie zu rechnen hatte, aber kurzzeitig nicht entscheiden *konnte*, den Anflug abubrechen.

Dies ist eine mögliche Erklärung für den Begriff der Target Fixation: Temporäre Überlastung führt zu diesem Status des «Nichtentscheidenkönnens». Man stürzt sich klaren Blickes ins Unglück und kann sich sein Verhalten im Nachhinein nicht mehr erklären.

Es ist also offensichtlich, dass Überlastungssituationen im Cockpit möglichst nicht entstehen dürfen, weil sie nicht mit ausreichend hoher Wahrscheinlichkeit zu beherrschen sind.

Zur Prävention und Entschärfung dieser Überlastungssituationen gibt es mehrere Schlüssel:

- **Personalauswahl:** Die individuelle Belastbarkeit und Stressverarbeitungsfähigkeit der Pilotenkandidaten sollte bei ihrer Auswahl möglichst hoch liegen.
- **Training:** Vier Recurrent-Simulator-Ereignisse sind Branchenstandard. Das Initial Training sollte in Umfang und Qualität empirisch basiert sein. Kürzungen ohne Kontrolle der langfristigen Wirkung sind für den Flugbetrieb Harakiri.

- **Besseres individuelles Stress- und Fatigue- Management:** Das Buch der VC «Human Factors im Cockpit» enthält dazu das beste Material, das uns bekannt ist. Vergleichen Sie seine Inhalte mit dem CRM-Training ihres Arbeitgebers, und sie werden sehen, dass er erhebliches Aufholpotenzial haben wird. Die Policy der VC bezüglich CRM-Training und -Assessment ist selbst den Trainingsabteilungen renommierter Airlines nicht bewusst genug.
- **Aktives, entzerrendes Eingreifen in Überlastungs situationen:** Dies geht, wie die Unfallforschung zeigt, vom Captain zum F/O recht gut. Aber es geht nur schlecht, wenn der Captain der Überlastete ist. Besonders, wenn er Pilot Flying und der F/O Pilot Monitoring (PM, moderne Bezeichnung für den PNF) ist. Vor allem nach einer Verfahrensabweichung weiss der F/O nicht mehr, wann er eingreifen soll. Jede Verfahrensabweichung kann aber das Ergebnis einer Überlastung sein. Die ist für den F/O oft gar nicht klar zu erkennen. Captains, die sich ab und an nicht an SOPs halten (Stichworte: private Procedures, operationeller Druck), verhindern das Eingreifen des F/Os gerade dann, wenn sie es selber in einer eigenen Überlastungssituation dringend brauchen könnten.

Das zeigt dann tatsächlich mangelnde Kompetenz. •



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

Eine neue Chance für das EFB

Das Projekt EFB Class 2 ist bis Anfang 2013 auf Eis gelegt. Nach etlichen Schwierigkeiten bei einem Zulieferbetrieb hat sich die Swiss entschlossen, dieses Projekt vorerst zu beerdigen. Viele Airlines tun sich schwer mit dem Thema, und es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, wie veraltete Hardware durch neue ersetzt werden kann. Es lohnt sich, über den Tellerrand zu schauen und möglicherweise von den Erfahrungen anderer zu lernen.

Text: Tobias Mattle

Wer auf der Strecke unterwegs ist, der weiss, wo den Piloten der Schuh drückt. Ein viel besprochenes Problem ist unser EFB (Electronic Flight Bag). Zwei Arten EFB sind bei uns in Gebrauch: Einmal das Paceblade, das kurz zusammengefasst leistungsschwach, schlecht bedienbar und kaum lesbar ist. Und andererseits, mehrheitlich auf der Kurzstrecke anzutreffen, das Toughbook: unhandlich und umständlich, aber immerhin sehr robust. Dass diese Geräte abgeschafft werden, ist schon seit längerer Zeit klar. Doch bis Ersatz eintrifft, dürfte gemäss letzter Information von Thomas Frick, Head of Flight Operations, mehr Zeit vergehen, als den meisten von uns lieb ist. Frühestens 2013 wird das Projekt EFB Class 2 erneut aufgerollt und ein Ersatz für unsere veralteten Geräte gesucht. Und erneut werden wir uns der Frage stellen: Welche Möglichkeiten bieten sich der Swiss?

Class 1

Was wir momentan auf der Strecke benutzen, ist ein sogenanntes Class-1-Produkt (siehe Kasten). Dies hat den grossen Vorteil, dass lediglich das Ladekabel eine Zulassung durch die Behörden benötigt, der Computer an sich davon aber befreit ist. Die Airline ist daher sehr frei in der Auswahl der Geräte und kann auf dem Markt nach dem idealen Produkt suchen. Hierbei muss ein Grundsatzentscheid gefällt werden: Soll das Produkt sogenannt Aircraft Attached oder Pilot Attached sein? Die Swiss spricht hierbei auch öfters von der Personal Hardware, doch vermischt sich dieser Begriff mit all jenem, was wir als persönliche Hardware von der Firma zur Verfügung gestellt bekommen.

Die aktuelle Version des EFB der Swiss ist sogenannt Aircraft Attached: Das Gerät bleibt auf dem Flugzeug. Dies hat den Vorteil, dass das EFB unter der vollen Kontrolle der Airline liegt und Modifikationen und Installationen

nur von der Airline vorgenommen werden können. Der Nachteil liegt auf der Hand: Wenn in Zukunft der gesamte Ablauf von der Planung bis zur Landeberechnung auf dem EFB gemacht werden soll, so ist eine Aircraft-Attached-Version eines EFB nicht ausreichend. Zudem hat die Airline zweimal Kosten. Zum einen für das EFB an Bord des Flugzeugs, zum anderen bei den Piloten, da diese auch zu Hause über einen Computer verfügen müssen und die Airline diese, sofern sie die Unterlagen elektronisch zur Verfügung stellt, finanziell unterstützen muss.

SN Brussels Airlines geht einen anderen Weg. Den Piloten wird die Wahl der Hardware unter einigen Bedingungen freigestellt. Alle für die Firma wichtigen Daten werden auf einem boot-fähigen USB Stick geliefert. Beim Check-in der Besatzung werden die aktuellen Flugplanungsdaten sowie die neusten Versionen der jeweiligen Software auf den Stick geladen. Mit einem aufdatierten USB Stick sind dann auf dem eigenen Computer alle notwendigen Daten und Softwares vorhanden. Diese Version kann auch als Pilot Attached Hardware bezeichnet werden.

Next Generation

Die Tendenz bei beinahe allen Airlines läuft mittlerweile aber Richtung Class-2-Produkt. Der erhöhte Aufwand bei der Zertifizierung rechnet sich dadurch, dass bei einem Class-2-Produkt die Papierversionen im Cockpit nicht mehr nötig sind, da ein Class-2-Gerät auch in den kritischen Flugphasen benutzt werden darf. Zudem wird die Arbeit für den Piloten vereinfacht, da das Gerät fest fixiert ist und dadurch mehr Ordnung garantiert wird.

Innerhalb der Class-2-Gruppe ist beinahe jede Version denkbar. Und beinahe jede Version wird auch angewandt. In der VC-Info 1/2012, dem Publikationsorgan der Vereinigung Cockpit, beschreibt Niklaus J. Braun in seinem Artikel zur Zukunft des EFB die Situation treffend: «In den USA wird aktuell hart zwischen Airlines und FAA diskutiert, was denn eine <Halterung> ist. Kann man ein EFB mit Hilfe von Saugnäpfen wie ein Auto-Navi an die Scheibe kleben? Kann man es mit Klettband auf der Rückseite befestigen? Oder kann es ein Klasse-1-EFB bleiben, was lediglich vorschriftenkonform in einer Halterung <verstaut> wird? Die FAA sieht die Kreativität der Airlines mit starkem Befremden. Man unkt, dass bald wohl ein EFB, aufgehängt an einem Kleiderbügel, als Klasse-2-EFB zur Zulassung vorgelegt würde...»

Bei der Swiss wird dieses Thema deutlich konstruktiver angegangen. Diskutiert wurde bis vor Kurzem eine Lösung, bei der die Hardware teils Pilot Attached, teils Aircraft Attached ist. Der Laptop ist tragbar und wird von den

Piloten sowohl zu Hause als auch am Arbeitsplatz benutzt. Er wird in eine Docking Station, die im Flugzeug eingebaut ist, gesteckt und verbindet sich dann über ein Kabel mit einem zusätzlichen Bildschirm, der beim Sliding Window befestigt ist. Laut Pascal Vontobel, First Officer und Projektleiter «Personal Hardware» der Swiss, hat diese Version einen zentralen Vorteil: «Der Bildschirm ist ein sogenannt intelligentes Display. Es erlaubt Eigenfunktionen wie beispielsweise den Austausch zwischen dem Bildschirm des Captains und dem des First Officers. Mit nur einem Knopfdruck kann Kartenmaterial ausgetauscht werden.» Obwohl diese Idee vorerst nicht zur Anwendung kommt, ist es sicherlich auch Anfang 2013 weiterhin eine denkbare Möglichkeit.

Tablet

Die Marktforschungsfirma IDC hat in einer Studie 2011 durch eine Konsumentenbefragung festgestellt, dass die Tablets langfristig herkömmliche Laptops und PCs ersetzen werden. Bereits jetzt sind über die Hälfte der Befragten der Meinung, dass der Laptop bei der nächsten Anschaffung durch ein Tablet ersetzt wird. In der Wirtschaftswelt hat sich diese Meinung allerdings noch nicht durchgesetzt. Tablets sind leistungsschwächer als Notebooks und in der Funktionalität meist eingeschränkt, da die installierten Betriebssysteme spezifisch auf Tablets ausgerichtet sind. Deshalb buhlen die Computerhersteller mit einer neuen Kategorie um die Gunst der Firmen: den Ultrabooks. Diese sind so handlich wie ein Tablet, verfügen jedoch über eine eingebaute Tastatur und sind trotzdem so leistungsfähig wie ein Notebook. Ein Gerät aus dieser Kategorie, das bereits etabliert ist, ist das MacBook Air. Nachteil dieser Produkte ist der hohe Preis.

Trotzdem darf die Möglichkeit eines Tablets als Class 2 EFB nicht unterschätzt werden. Ein Tablet verbindet alle Vorteile eines platzsparenden und effizienten EFB auf sich. Es sind keine zusätzlichen Bildschirme oder Vorrichtungen im Cockpit nötig, abgesehen von der Halterung und einer allfälligen Verbindung ans Stromnetz. Bei Bedarf ist es über eine weitere Schnittstelle möglich, die aktuellen Positionsdaten direkt auf dem EFB darzustellen. Die Anzahl Airlines, die ein modernes Tablet als Class 2 EFB einsetzen, sind an einer Hand abzuzählen. Es ist deshalb auch als Chance zu sehen, dass der Entscheid bei der Swiss für ein neues EFB um ein Jahr verzögert wird. In dieser Zeit können wir von den Erfahrungen anderer lernen.

Apple

Ein grosses Fragezeichen ist die Firma Apple. Fakt ist, dass eine Vielzahl von Piloten Apple-Produkte und spezifisch das iPad für sich entdeckt haben und einige Vorteile vorbringen. Das Gerät ist handlich, einfach zu bedienen, hat ein gutes Display und läuft sehr stabil. Aus den Medien ist immer öfter zu hören, dass verschiedene Airlines bereits auf das iPad umgestellt haben und dieses als EFB nützen. Ein Beispiel dafür ist United Airlines. Die grosse Ankündigung über den Einsatz des EFB bei United weicht aber der ernüchternden Erkenntnis, dass das iPad bei United Airlines lediglich als Class-1-Produkt eingeführt wurde. Bei der Swiss würde dies bedeuten, dass lediglich das Paceblade durch ein iPad ersetzt wird. Die Papier-Manuals müssten weiterhin im Cockpit bleiben, und für die kritischen Flugphasen könnte man nicht auf die Papierversion verzichten. Einen Schritt weiter geht die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega).

Das EFB und die Rega

Die Rega verfügt bereits seit 2005 über ein Windows-basiertes Class 2 EFB. Beinahe gleichzeitig wie die Swiss hat sich die Rega vor knapp zwei Jahren aber entschieden, ihre Flugzeuge mit einer moderneren Class-2-Lösung aufzurüsten. Nach einer eingehenden Evaluierung hat sie sich für eine Hardware entschlossen, die mit einem Windows-Betriebssystem läuft.

Wie die Swiss hatte auch die Rega mit demselben Zulieferer grosse Probleme. Sie entschied sich deshalb frühzeitig, das Projekt zu beenden und eine Neuorientierung anzugehen. In der Zwischenzeit war das iPad ein möglicher Ersatz. Obwohl mit dem iPad als Class 2 EFB noch keine Airline der Welt Erfahrungen gesammelt hatte, entschied sich die Rega für den Einsatz des Apple-Geräts. Dabei kommt der Rega zugute, dass sie durch ihre kleine Flotte flexibel ist. Zudem ist sie, nicht wie die Swiss, auf Gedeih und Verderb Airbus ausgeliefert, sondern muss aufgrund ihrer speziell ausgerüsteten Flugzeuge eigenständig verschiedenste Software herstellen lassen. First Officer Dominik Ebnetter von der Rega erklärt: «Im Gegensatz zur Swiss beziehen wir eine Vielzahl von Softwares extern oder müssen sie ganz spezifisch auf unsere Bedürfnisse zuschneiden. Mit der Spezialausstattung in unserem Flugzeug muss beispielsweise die Mass and Balance Software nur für uns programmiert werden.» Dies bedeutet, dass der Aufwand für die Programmierung der Software sowieso entsteht. Ob dies nun für Windows oder Mac OS gemacht wird, spielt keine Rolle. Die Rega ist in diesem Sinn nicht auf den Hersteller des Flugzeugs oder der Software angewiesen, son-

dern entscheidet selbst, für welches Betriebssystem ihre Software hergestellt wird.

Ab Mai 2012 wird die Rega-Jet-Flotte mit den iPads ausgerüstet. Obwohl die Swiss sich in einer anderen Ausgangslage als die Rega befindet, wäre ein Austausch über die Erfahrungen mit dem iPad sicher ein Vorteil. Denn die Rega begeht nicht nur mit Apple neue Wege, sondern auch mit dem Einsatz eines Tablets als Class-2-Lösung. Und für die Swiss stellt sich die Frage, warum sie sich so vehement gegen Apple stellt.

Problem mit Apple's iOS

Ein Problem mit Apple's iOS ist das Airbus-eigene FOVE-Programm (Flight Operations Versatile Environment). Momentan wird dies nur auf Windows-Basis angeboten. Sofern ein Airbus-Betreiber seinen Piloten für das Kartenmaterial und die firmeneigenen Manuals ein Apple-Gerät zur Verfügung stellt, muss mindestens für die Take-off-Berechnung noch ein Windows-Rechner an Bord sein. In Abu Dhabi fliegt die Etihad mit einer ähnlichen Lösung. Da der Grossteil der Piloten persönlich ein iPad benutzt, stellt die Firma die Zugangsdaten zu den Jeppesen-Karten zur Verfügung. Dadurch haben die Besatzungen Zugang zu den Airport Charts. Rein operationell dürfen die Piloten das iPad jedoch nicht nutzen. Zusätzlich wird den Piloten ein Notebook, ein sogenanntes Skybook, zur Verfügung gestellt. Darauf sind jeweils eine Firmenpartition und eine private Partition vorhanden. Durch einen Update im Operation Center werden die neuesten Daten hochgeladen, und das Skybook ist operationell einsetzbar. Dass diese Lösung nicht zufriedenstellend ist, scheint logisch: Zwei Geräte sind an Bord, wovon eines handlich und schnell ist, jedoch operationell nicht genutzt werden darf, und das andere zwar rechtlich bindend ist, aber im praktischen Gebrauch mit dem iPad nicht mithalten kann.

Der Entscheid von Airbus, dass die FOVE-Software in Zukunft auch für Apple's iOS entwickelt wird, hat hohe Wellen geschlagen. Denn dadurch tun sich für die Betreiber, die das FOVE als ganzheitliches Programm nutzen, neue Möglichkeiten auf. Fälschlicherweise nehmen viele Piloten an, dass das FOVE lediglich für die Take-off-Berechnung sowie die Mass-and-Balance-Berechnungen programmiert ist. Das vollständige FOVE umfasst jedoch auch das FCOM, die MEL, ein Inflight- und Landing-Modul sowie Airline-spezifische Informationen. So gesehen können Airbus-Betreiber, sobald die Software auch für das Apple iOS verfügbar ist, den Einsatz eines Apple-EFB in Betracht ziehen. Obwohl verschiedene private Quellen schon im Sommer

mit dem Release einer Apple-Version rechnen, dauert es laut Vontobel wohl eher bis Ende 2012, bis eine funktionstüchtige Version eines Apple-FOVE vorhanden ist.

Firmeneigene Software

Obwohl der Start des Crewlink Offline Mark II mit grossen Problemen behaftet war, wird von der Flottenführung immer wieder klar darauf aufmerksam gemacht, dass die Zukunft mit dieser Software geplant wird. Und wer sich einen leistungsfähigen Computer leisten kann, der hat sich wohl bereits mit der Software angefreundet. Das Programm ist jedoch ebenfalls wie das FOVE auf Windows-Basis ausgelegt. «Die Vorgaben für die Kosten für das neue EFB sollten die aktuellen Ausgaben für die Paceblades und die Auszahlung für die Personal Hardware an die Piloten kaum oder nur ganz leicht übersteigen. Sofern wir unsere eigene Software umschreiben müssen, erreichen wir dieses Ziel auf keinen Fall», beschreibt Vontobel die Lage. Dabei geht es nicht nur um das Crewlink Offline Mark II, sondern um eine Vielzahl anderer Softwares wie beispielsweise das elektronische Qualifikationssystem (EQS) oder das Swiss Reporting System (SRS).

Nachdem für Ende Jahr eine Mac-Version des FOVE vorgesehen ist, hält unsere firmeneigene Software den Umstieg auf Apple auf. Doch selbst wenn der Entscheid zugunsten von Apple ausfallen sollte, werden für die Vorteile, die das iPad mit sich bringt, auch gewisse Freiheiten aufgegeben. Das intelligente Display, die Abhängigkeit von einem Anbieter und die sehr restriktiven Vorgaben von Apple schränken die Möglichkeiten der firmeneigenen Software-Abteilung wie auch die Möglichkeiten der Piloten ein.

Den Mutigen gehört die Welt

Nachdem in diesem Artikel Lösungen verschiedener Airlines aufgezeigt wurden, bleibt neben vielen Fragen wohl nur eine Erkenntnis klar: Nicht nur die Swiss tut sich schwer mit dem Umstieg in ein neues EFB-Zeitalter. Es kristallisiert sich dabei heraus, dass eine einheitliche Lösung nur durch einen sehr grossen Aufwand möglich ist. Wir steuern momentan auf eine Lösung zu, bei der mit verschiedenster Hardware im Cockpit, in der Kabine und zu Hause gearbeitet werden muss. Als Personal Hardware kommt ein Laptop mit Windows-Basis zum Einsatz. In der Kabine arbeiten sie mit iPads, und weitere Hardware wird für das eTechlog und das eCabinlog Einzug halten. Von einer ganzheitlichen Lösung sind wir daher meilenweit entfernt. Durch den Entscheid, das Projekt EFB Class 2 auf nächstes Jahr zu verschieben,

schafft sich die Swiss Zeit, Ordnung zu schaffen. Bleibt zu hoffen, dass die Swiss sich in dieser Zeit intensiv mit den aktuellen Möglichkeiten auseinandersetzt. Lernen wir aus den Fehlern anderer und entscheiden uns aufgrund von Empfehlungen anderer, so besteht eine berechtigte Hoffnung auf eine bessere Lösung im Jahr 2013. ●

Rechtliche Grundlagen

Rechtlich gesehen gibt es drei Arten von EFBs, die im folgenden erklärt werden:

Class 1

Class-1-Produkte sind generell herkömmliche Computer, die für jedermann auf dem Markt zugänglich sind. Sie sind tragbar, werden über ein Ladekabel im Flugzeug geladen und sind weder mit der Flugzeugstruktur noch mit den Flugzeugsystemen verbunden. Ein Class-1-Produkt benötigt kein Airworthiness Approval.

Class 2

Class-2-Produkte sind analog eines Class 1 EFB auf dem Markt frei zugängliche Computer die tragbar sind. Sie werden jedoch über eine Vorrichtung fest mit der Flugzeugstruktur verbunden und können mit den Flugzeugsystemen verbunden werden. Wichtiger Unterschied zum Class-1-Produkt ist, dass es ein Airworthiness Approval benötigt.

Class 3

Dies sind fest installierte Komponenten eines Flugzeugs, die nur

sehr schwer nachträglich eingebaut werden können. Alle Komponenten eines Class-3-Geräts unterliegen einem Airworthiness Approval.

Auch bei der Software werden zwei Arten rechtlich unterschieden:

Type A

Dies umfasst jegliche Software, die lediglich das Papiermaterial und keine manipulierbaren Parameter zulässt. Diese Software benötigt in der Schweiz lediglich eine Zulassung des BAZL. Beispiele hierfür sind Manuals wie beispielsweise OM A oder MEL.

Type B

Interaktive Software, bei der der Pilot Eingaben vornimmt und die Darstellung verändern kann. Diese Software muss von der EASA zertifiziert sein. Beispiele hierfür sind die FOVE-Bestandteile zur Take-off-Berechnung oder die Mass-and-Balance-Kalkulationen.

Zu Besuch bei Solar Impulse

Die Welt mit einem solargetriebenen Flugzeug zu umrunden soll 2014 Wirklichkeit werden. Ingenieure, Testpiloten, Aerodynamiker und andere Visionäre arbeiten mit Hochdruck daran, die Solar Impulse als Botschafter für erneuerbare Energien um die Welt zu schicken. Mit dabei sind auch ein aktiver Swiss- und zwei ehemalige Swissair-Piloten.

Text: Peter Tilly

Ein F/A-18 stieg gen Himmel, gefolgt von einer Maschine der französischen Luftwaffe. Es wurde in Payerne für den Ernstfall trainiert. Für einmal interessieren aber nicht die kleinen, schnellen und wendigen Kampffjets, von denen viele Piloten träumen, sondern ein Traum, der von einer Gruppe Spezialisten, Piloten, Abenteurern und Visionären gelebt und umgesetzt wird. Ich stehe vor der Halle des Solar-Impulse-Teams und bekomme dank Gabriel Rossier Einblick in ein faszinierendes Projekt. Gabriel Rossier, Captain A320 bei der Swiss, Segelfluglehrer und mehrfacher Schweizer Meister im Segelflug, kam vor ein paar Jahren mit Solar Impulse in Berührung. Heute ist Gabriel als aviatischer Berater und Fluglehrer von Bertrand Piccard mit von der Partie, auch wenn er, wie er betont, nicht offizielles Mitglied des Solar-Impulse-Teams ist.

Die Hallentür öffnete sich, und der Gast währte sich zu Besuch bei einem Formel-1-Team. Auf die Gemeinsamkeiten angesprochen, bestätigte Gabriel Rossier, dass es sehr viele Parallelen zu einem Rennstall gebe. Alles sei akribisch genau geplant, die Abläufe seien strikt standardisiert, und auf die exakte Einhaltung werde peinlichst genau geachtet. Jeder noch so kleine Fehler oder Fehlgriff könnte das Flugzeug beschädigen und das Projekt um Monate zurückwerfen. Es gehe während des Flugbetriebs eher zu wie bei der NASA als wie im Linienverkehr der Swiss, meinte der Fluglehrer und führte mich in das Herzstück von Solar Impulse, den Mission-Control-Raum. Viele Leute wurden dem Gast vorgestellt, viele Hände geschüttelt. Wenn auch Berufsbezeichnungen wie «Flight Director», «Mission Commander» oder «Ground Chief» eher unbekannt klangen, einige Gesichter waren es nicht. Raymond Clerc, ehemaliger MD-11-Captain, sass an einem grossen Tisch, wo Flugkarten und Flugunterlagen ausgebreitet waren. Als Flugleiter plante er einen längeren Flug, der in naher Zukunft stattfinden soll. Überflugrechte, Luftraumstrukturen und Gefahrenzonen müssen beachtet und Informationen darüber eingeholt werden. Einer seiner Assistenten ist Tahan

Pangaribuan, ehemaliger First Officer MD-11, Koordinator Ground Operation bei Solar Impulse.

Im Mission Control Center

In der Steuerzentrale stehen Bildschirme, die alle erdenklichen Parameter visualisieren und Informationen wie Wetter und Flugbewegungen präsentieren. Bei einem Flugzeug mit einer Spannweite von 65 Metern ist die Überwachung des Flatterverhaltens der Flügel speziell während der Flugtestphase enorm wichtig. Bereits die kleinsten Windböen können die Flügel in Schwingung bringen und zu unkomfortablen und auch gefährlichen Fluglagen führen. Darum, so der Ingenieur, wurden die «flutter-tests» sehr aufwendig durchgeführt. Überhaupt kann der Wind schnell zum Spielverderber werden. Die maximale Seitenwindkomponente ist mit fünf Knoten sehr klein und der maximal tolerierbare Wind liegt bei zehn Knoten. Das erklärt auch, warum die Flüge mit der Solar Impulse meistens am frühen Morgen und in der Nacht durchgeführt werden. Thermische Winde werden zu dieser Tageszeit vermieden. Mit Lärmklagen wegen nächtlicher Flugaktivitäten ist für einmal nicht zu rechnen.

Wird ein längerer Flug durchgeführt, werden auch bevorzugte Ausweichflughäfen bestimmt. Dabei gilt es nicht nur, fliegerische Parameter zu beachten, sondern auch logistische. So braucht es einen Unterstand für die Solar Impulse, und der Flugplatz muss von der Bodencrew in absehbarer Zeit mit einer Privatmaschine erreichbar sein.

Flugprofil der Solar Impulse

Zeitlicher Spielraum sei aber durchaus vorhanden, meinte der Mitarbeiter des Mission Control Centers. Die Solar Impulse fliegt mit rund 30 Knoten Geschwindigkeit und sinkt wesentlich langsamer ab, als Linienpiloten es gewohnt sind. Die Steigrate beim Start beträgt 150 Fuss pro Minute, was aber dank der langsamen Fluggeschwindigkeit zu einem ansehnlichen Steigwinkel führt. Das effektiv geflogene Flugprofil ist von unzähligen Parametern abhängig. Ziel ist es, während des Tages bis zur Dienstgipfelhöhe von 28 000 Fuss zu steigen, um dann in der Nacht mit Hilfe der Elektromotoren so energiesparend wie möglich vorwärtszukommen. Dabei sinkt das Flugzeug, abhängig von der Geographie, bis minimal 5000 bis 10 000 Fuss ab. Da der ganze Flug in kontrolliertem Luftraum stattfindet, braucht es viel Koordination und eine gute Vorausplanung. Auch andere Flugzeuge können zum Thema werden. Unkontrollierte Annähe-

rungen durch Kleinflugzeuge können im kontrollierten Luftraum ausgeschlossen werden, aber Randwirbelschleppen (wake turbulence) vorbeifliegender Flugzeuge können zur Gefahr werden. So wird für die Solar Impulse ein Korridor von plus 3000 Fuss und minus 1000 Fuss freigehalten, um diesen Randwirbelschleppen aus dem Weg zu gehen.

Die Zusammenarbeit mit dem Bund und den Flughafenverantwortlichen in Payerne sei vorbildlich, die Unterstützung sehr gross, betonte Gabriel Rossier. Da die Solar Impulse vorwiegend am frühen Morgen und während der Nacht fliege, störe sie den militärischen Flugbetrieb kaum, meinte der ehemalige Militärpilot.

Vor dem Flugzeug

Nach den interessantesten Informationen der Fachleute will das Flugzeug endlich inspiziert werden. Mit seinen 65 Metern Spannweite und dem unglaublichen Gewicht von nur 1600 Kilogramm wirkt es sehr fragil. Der erste Eindruck täuscht aber. Die Solar Impulse ist ähnlich aufgebaut wie ein Transportflugzeug und kann grossen Belastungen widerstehen. Es ist die Boden-Operation, die heikel ist. Würde man das Flugzeug aus Styropor nachbauen, wäre es deutlich schwerer, aber viel schwächer. Das ist das Geheimnis hinter der Konstruktion der Solar Impulse. Das geringe Gewicht ist das Ergebnis intensiver Forschung und stetiger Optimierung. Was nicht aus Kohlefaser ist, besteht aus Folie, und wo ein Tropfen Leim eingespart werden konnte, wurde dies getan.

Ein Team reinigt die Solarzellen, während ein Techniker das Cockpit modifiziert. Vor zwei Tagen ist die Solar Impulse das letzte Mal geflogen, und zwar Platzrunden um den Militärflugplatz von Payerne. Leider ist das Wetter heute zu schlecht für den Flugbetrieb. Das hält mich nicht davon ab, mich über die Flugeigenschaften des Riesenvogels zu erkundigen. Gabriel Rossier ist die Solar Impulse im Simulator geflogen. Sie verhalte sich wie eine A340 im Direct Law mit einem Triebwerkausfall. Nicht-Airbus-Piloten mögen mir das Pilotenlatein verzeihen, aber dies verständlich zu beschreiben ist nicht ganz einfach. Man kann sich vielleicht ein Fahrrad mit viel zu wenig Luft im Vorderreifen vorstellen. Die Reaktion der Steuerung ist leicht verzögert, die Lenkmanöver müssen darum umso vorsichtiger erfolgen.

Payerne outbound

Nach ein paar Stunden schliessen sich die Hangartore wieder hinter den Besuchern. Die Geschichte der Solar Impulse geht weiter, faszinierende Etap-

pen liegen noch vor dem Team, und so einige Probleme müssen noch gelöst werden. Es ist nicht nur das Projekt, das fasziniert, sondern es sind auch die Mitarbeiter und Projektleiter, die diesen Traum zur Wirklichkeit werden lassen. Wer sich über die Solar Impulse informieren möchte, findet auf der Homepage unter www.solarimpulse.com Berichte, Hintergrundinformationen und auch Filme. Ich wünsche der Solar Impulse viel Erfolg – möge der Traum der Visionäre die Welt im Langsamflug erobern! ●



Gabriel Rossier, Jahrgang 1960, wohnt mit seiner Frau Yvette und den zwei Kindern Marc und Joel in Villaz-St.-Pierre. Er flog nach der militärischen Pilotenschule den Hunter und später den Tiger und die P-9. Nach dem Abschluss der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) flog er zuerst einige Jahre als Flight Engineer auf der DC-10, bevor er seine First-Officer-Flugjahre in Angriff nahm. Als First Officer flog er die F100, die A320, die MD-11, die A330 und A340. Heute ist Gabriel Rossier Captain auf der A320 und wird Anfang 2013 auf die A330 umgeschult. Seit vielen Jahren ist Gabriel Rossier Segelflieger, ist siebenfacher Schweizer Meister und Fluglehrer auf dem Flugplatz Bex. Obwohl Mitglied der Segelflug-Nationalmannschaft, verzichtet Gabriel Rossier auf die Teilnahme an internationalen Wettkämpfen. Nicht aus Mangel an Interesse, wie er betont, sondern weil die dafür benötigten Ferien nicht bestätigt werden können. Mit seinem 1006-Kilometer-FAI-Dreiecksflug am 22. Mai 2010 brach er den bisherigen Rekord um fast 200 Kilometer. Beim Solar-Impulse-Projekt ist er als aviatischer Berater und Fluglehrer als Freelance-Mitarbeiter mit dabei.

Die Flugschule der SAT – ein Interview mit Peter Fasler

900 Bewerber, 200 Schüler, drei Flugbetriebe, acht eigene Flugzeuge und eine hohe Erfolgsquote in der Ausbildung: das sind Fakten, mit denen sich die Flugschule der SAT (Swiss Aviation Training) sehen lassen kann. Peter Fasler, der Head of Training, beleuchtet den Werdegang und die vielen Facetten dieser erfolgreichen Schule.

Interview: Jürg Ledermann und Frédéric Macheret, Specialist Training

«Rundschau»: Womit beschäftigte sich die Flugschule der SAT während der Gründungsjahre der Swiss, bis im 2007 endlich wieder Piloten eingestellt wurden?

Peter Fasler: Wir kämpften in der Pilotenschule buchstäblich ums Überleben. Als Kunden hatten wir zu dieser Zeit hauptsächlich Militärpiloten, die nach ihrer aviatischen Ausbildung in der Luftwaffe bei uns den zivilen Teil absolvierten. Aus dem Überwachungsgeschwader wurde damals das Berufsflyerkorps (BFK), das ihre Anwärter nach der militärischen Grundausbildung zuerst zu uns schickte, bevor sie die militärische Fliegerei kennenlernten.

Wir hatten aber auch einzelne Flugschüler, die ihre Ausbildung trotz der Krise auf privater Basis durchzogen.

«RS»: Wie viele Piloten wurden in der damaligen Durststrecke pro Jahr ausgebildet?

P.F.: Der Tiefpunkt war das Jahr 2005. Da hatten wir pro Klasse vielleicht zwei oder drei private Schüler – im ganzen Jahr, dank der Luftwaffe, etwa 30. Es waren Überlegungen vorhanden, die Flugschule für immer zu schliessen. Dank Überbrückungszahlungen der Swiss konnten wir damals weitermachen.

«RS»: Wie viele Schüler waren es letztes Jahr?

P.F.: Im Moment haben wir gegen 200 Schüler in allen Ausbildungsphasen. Mit den rund hundert Eintritten pro Jahr führen wir zwei ATPL- (Air Transport Pilot Licence) und zwei MPL-Klassen (Multi Pilot Licence). Daneben läuft ein Kurs für die Studenten der ZHAW (Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften), die bei uns den rein fliegerisch-praktischen Teil der Pilotenausbildung machen. 2011 starteten wir wegen des hohen Bedarfs sogar eine sechste Klasse.

«RS»: Wann entstand der MPL-Ausbildungslehrgang?

P.F.: Wir hatten in den Krisenjahren 2004 bis 2007 Kapazität, um uns neuen Projekten und Ideen widmen zu können.

«RS»: Welche Ziele werden mit der MPL angestrebt?

P.F.: Das ATPL-Trainingskonzept war veraltet. Es entstammte in den Grundzügen der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Die ICAO konnte überzeugt werden, diese Ausbildung zu modernisieren und dabei nicht die abgeflogenen Stunden, sondern die erlangten Kompetenzen der Pilotenschüler in den Vordergrund zu rücken.

Es sollte eine Ausbildung entstehen, die nicht einen Piloten der General Aviation auf den Einsatz in einem Verkehrsflugzeug vorbereitet (Typ ATPL), sondern alle Lernmodule von Beginn weg auf die Arbeit im Zweimann-Cockpit ausrichtet.

«RS»: Was sind die hauptsächlichsten Unterschiede zwischen MPL und ATPL?

P.F.: Im MPL werden Kompetenzen antrainiert und nicht Flugstunden aufgebaut. Erlangt ein Pilot die geforderte Kompetenz bereits vor dem Erreichen der vorgesehenen Unterrichtsstunden und besteht er die Prüfung, kann grundsätzlich der nächste Schritt in Angriff genommen werden. Dafür flossen zusätzliche Elemente in den Lehrplan ein: Upset Recovery, Threat and Error Management, ATC Simulation und andere.

Wir können die Piloten so schon früh mit den Abläufen in einem Cockpit eines Verkehrsflugzeugs vertraut machen.

«RS»: Wann beginnt Ihr mit der Multi-Crew-Ausbildung?

P.F.: Wir geben bereits auf der DA42 in Grenchen eine Einführung. Das Flugzeug ist zwar nicht explizit dafür vorgesehen, aber die Schüler bekommen einen guten Einblick davon, wie wir auf der Strecke täglich arbeiten. Es dient auch als Vorbereitung für das 45-Stunden-Multi-Crew-Training im FNPT II auf King Air 200 der MPL-Kurse.

«RS»: Wer entscheidet, ob ein Schüler einen MPL- oder ATPL-Kurs belegt?

P.F.: Das entscheidet zu einem gewissen Mass der Zufall, gegeben durch unseren Ausbildungsrhythmus. Natürlich kann ein Schüler, wenn er die Daten der Kurse kennt, darauf Einfluss nehmen, wo er eingeteilt wird.

Ein MPL-Schüler muss allerdings bei der Airline vertraglich gebunden sein. Eine MPL-Ausbildung kann bei uns also nur machen, wer von der Swiss vor-

finanziert ist. Gemäss JAR-Vorgaben ist die FTO (Flugschule) für die MPL-Kandidaten faktisch bis zum Abschluss der Streckenausbildung (LIFUS) verantwortlich. In der Praxis übernimmt die Swiss die Ausbildung nach der Basic-Phase.

«RS»: Wer bietet die MPL-Ausbildung auch noch an?

P.F.: Die Lufthansa-Flugschule Bremen bietet seit etwa zwei Jahren ausschliesslich MPL-Kurse an. Da werden die Piloten für die LH-Passage, LH-Cargo und German Wings ausgebildet. ATPL-Kurse für weitere Kunden führt die Lufthansa bei der anderen Lufthansa-Flight-Training-Schule InterCockpit in Frankfurt durch.

«RS»: Wie ist das Verhältnis zur Lufthansa-Pilotenschule?

P.F.: Ich kenne den Geschäftsführer und den Head of Training der Schule Bremen sehr gut aus der Zeit, als die Lufthansa die Grundausbildung der Piloten überarbeitet hat. Damals durften Andreia Uffer und ich die Entstehung der Lufthansa-MPL-Ausbildung in Bremen beratend begleiten.

Es gibt bis heute einen freundschaftlichen Informationsaustausch, jedoch nicht eine Zusammenarbeit im engeren Sinn. Wir versuchten, Synergien beim Flugbetrieb zu nutzen. In Rostock ist jedoch ein regelmässiger Flugbetrieb wegen des Wetters schwierig. In Phoenix gab es keine freien Kapazitäten.

«RS»: Macht Ihr Euch gegenseitig Konkurrenz?

P.F.: Nein, überhaupt nicht. Die Lufthansa ist in der komfortablen Lage, dass sie aus sehr vielen Bewerbern aussuchen kann. In Bremen schaffen es etwa fünf Prozent an die Schule. Bei uns sind es derzeit rund zehn Prozent.

Wir verzeichnen in den letzten fünf Jahren ein stetig steigendes Interesse an der Pilotenausbildung. Letztes Jahr hatten wir über 900 Ab-initio-Bewerbungen. Das führen wir auf verschiedene PR-Bemühungen, aber auch auf die positive wirtschaftliche Entwicklung der Swiss zurück.

«RS»: Wie viele Bewerber stammen noch aus der Schweiz?

P.F.: Im letzten Jahr haben sich 42 Prozent Schweizer beworben. Leider melden sich noch immer wenige Interessierte aus der West- und der Südschweiz.

«RS»: Wie viele Bewerber sind Welschschweizer oder stammen aus dem Tessin?

P.F.: Ich schätze, derzeit etwa fünf Prozent. Über die Gründe dafür kann ich nur spekulieren. Ein Grund könnte unter anderem sein, dass easyJet in Genf eine Basis unterhält und sich bei den dort ansässigen Piloten bedient. Bei der SAT sind zudem zwar Kursunterlagen und Manuals in Englisch, jedoch ist die Kurssprache bei uns Deutsch. Auch ist das ständige Pendeln in die Deutschschweiz unter den heutigen Bedingungen recht aufwändig.

«RS»: Wie hoch sind die Ausbildungskosten?

P.F.: Die Ausbildung kostet rund 130 000 Franken. Davon bezahlt jeder Schüler zu Beginn 10 000 Franken selber. Bei den vorfinanzierten Avro-Piloten übernimmt die Swiss den Rest. Die Airbus-Schüler erhalten ein zinsloses Darlehen von 75 000 Franken, das sie in den ersten sechs Jahren zurückbezahlen müssen.

Bei den vorfinanzierten Schülern trägt die Swiss das wirtschaftliche Risiko, sollte die Ausbildung nicht erfolgreich beendet werden können. Die Erfolgsquote dieser Kategorie liegt bei ATPL- und MPL-Studenten jedoch bei rund 95 Prozent.

«RS»: Wie teuer ist die Ausbildung bei der Lufthansa?

P.F.: Die Lufthansa-Ausbildung ist etwas teurer. Die aktuellen Zahlen liegen mir nicht vor. Mit dem gegenwärtigen grossen Schulungsvolumen in Bremen können die Fixkosten etwas besser verteilt werden, dafür setzen wir in der Flugausbildung günstigeres Equipment ein.

«RS»: Spürt man da auch den Konkurrenzkampf zwischen der «grossen Mutter» und der «kleinen Tochter»?

P.F.: Die Flugschule Bremen stellt sich gelegentlich die Frage, wieso die Schweizer billiger ausbilden können. Bei unserer letzten gemeinsamen Analyse im Jahr 2011 haben wir gesehen, dass wir zum Beispiel infolge längerer Schultage in der Theoriephase günstiger sind. Auch der Einsatz von Freelancern hilft der SAT, die Kosten zu senken.

«RS»: Wie ist das Verhältnis ATPL/MPL-Abgänger?

P.F.: Es sind etwas mehr ATPL-Schüler, weil in diesen Kursen noch die rund zehn Prozent Trainees mit Selbstfinanzierung dabei sind. Auch alle ZHAW-Kandidaten sind ATPL-Absolventen.

«RS»: Wie viele Instrukturen sind in der Flugschule der SAT angestellt?

P.F.: Im Gesamten arbeiten rund 80 Personen in verschiedenen Funktionen und mit verschiedenen Vertragsformen für die Flugschule. Eine wachsende

Gruppe bilden die Swiss-Piloten, die hier als Fluglehrer arbeiten. Diese sind bei der Swiss fest angestellt und werden für die Instruktion der SAT in einem Service Level Agreement überlassen. Dann gibt es viele Freelancer, die in ihrer Freizeit hier arbeiten. Mit MeteoSchweiz und skyguide haben wir einen Vertrag, damit auch auf diesen Gebieten Fachspezialisten referieren können. Dazu kommen die US-Fluglehrer, die bei der Flight Safety angestellt und der SAT für ihre Kurse überlassen werden. Erwähnen möchte ich natürlich auch die Angestellten im administrativen Sektor, ohne die es nicht ginge.

«RS»: In welche Bereiche ist die Flugausbildung gegliedert?

P.F.: Wir haben drei Flugbetriebe. In Grenchen führen wir neu die Sichtflugausbildung (VFR) mit einer eigenen Flotte von fünf Diamond DA40NG durch. Für die IFR-Ausbildung (Instrumentenflug) fliegen wir in Grenchen mit Diamond DA42. Drei dieser Maschinen gehören der SAT, und zwei weitere werden eingemietet. In Florida fliegen wir ab diesem Sommer mit PA-28-161 Warrior III und PA-44-180 Seminoles ebenfalls nach IFR. Die acht Warrior wurden neu mit digitalen Instrumenten ausgerüstet; die Seminoles werden zu einem späteren Zeitpunkt das gleiche Glas-Cockpit erhalten. Diese Umrüstung geschieht auf unseren Wunsch, um dann in der ganzen Ausbildung mit ähnlich modern bestückten Flugzeugen trainieren zu können. Zudem gewinnen wir mit dem TAS (Traffic Alert System) im dichten Luftraum an Sicherheit.

Für die IFR-Ausbildung haben wir hier im Schulhaus zwei IFR-Procedure-Trainer und einen DA42 FNPT II (fixed base Simulator). Für die Multi-Crew-Ausbildung (MCC) benutzten wir bis anhin die A320-Simulatoren. Der MCC-Teil ist nun aber ein Teil des Umschulungsprogramms (Initial Conversion Course, ICC) auf den Airbus 320 bei der Swiss. Die Basic-Phase des MPL-Kurses schliessen die Schüler auf dem FNPT II Beechcraft King Air 200 ab.

«RS»: Welche Ausbildung bietet Ihr sonst noch an?

P.F.: In der Zusammenarbeit mit dem BAZL bieten wir den jährlichen schweizerischen Instrumentenfluglehrerkurs an. Einen weiteren identischen Kurs führen wir auch für unsere eigenen Instruktoren durch. Diese CRI/IRI (Class Rating/Instrument Rating Instructor) sind in der IFR-Ausbildung tätig.

Dazu gibt es einen jährlichen eintägigen Refresher für unsere Instruktoren, um den Standard abgleichen und den Instruktoren ein Feedback geben zu können. Unsere US-Fluglehrer benötigen eine Autorisierung des BAZL,

um nach JAR schulen zu dürfen. Wir führen diese dreiwöchige Ausbildung durch. Anschliessend nimmt das BAZL den Check vor Ort ab. Wir nutzen diese Zeit auch dafür, den dortigen Fluglehrern unsere Standards näherzubringen und sie darin zu schulen. Unsere Trainees sollen von Anfang bis zum Schluss der Ausbildung nach einheitlichen Procedures fliegen.

«RS»: Dieses ganze Programm spult ihr mit 80 Leuten ab, von denen die meisten nur ein Teilzeitpensum absolvieren?

P.F.: In der Durststrecke vor 2007 lief die Flugschule im «Idle». Seither gibt es eigentlich nur Vollgas. Es ist zwar motivierend, volle Auftragsbücher zu haben, jedoch auch Zeit, irgendwann auf «Climb Thrust» reduzieren zu können. Verschiedene Funktionen könnten die Arbeit mit dem offiziellen Pensum gar nicht bewältigen. Dank einem guten Team und dem Willen zur Mehrleistung gelingt es uns, den Laden am Laufen zu halten. Es ist mir ein Anliegen, dass dieser Einsatz von aussen wahrgenommen wird.

«RS»: Es gibt Kritiker, die sagen, dass ein Pilot nur mit vielen Flugstunden wirklich gut wird. Was sagst Du dazu?

P.F.: Das Prinzip MPL lässt tatsächlich die Gefahr zu, dass sich eine Flugschule am Minimum orientiert und mit weniger Flugstunden ein günstigeres Produkt anbietet. Wir verfolgten von Anfang an einen anderen Ansatz. Wir waren davon überzeugt, dass die Ausbildung bei uns nicht billiger, sondern besser werden muss. Nach MPL-Syllabus sind 70 Flugstunden gefordert (nach ATPL 140), ohne Vorgabe, wie diese erreicht werden müssen. Man könnte einen Flugschüler also die ganze Zeit auf einem einfachen einmotorigen Flugzeug abfliegen lassen. Wir nahmen die ATPL-Ausbildung als Leitfaden und schauten, in welchen Ausbildungsphasen wie viele Stunden Flugpraxis sinnvoll sind. Nun fliegen unsere Schüler 115 Stunden in verschiedenen Flugzeugen. Dabei achten wir darauf, dass sämtliche Kompetenzen, auch Multi-Engine oder IFR, im realen Umfeld trainiert werden.

«RS»: Welche Erfahrungen hat die SAT mit der MPL-Ausbildung bisher gemacht?

P.F.: Als relativ kleine Flugschule im internationalen Vergleich können wir uns nicht nur auf eine der beiden Ausbildungsvarianten konzentrieren. Wir führen deshalb abwechslungsweise einen ATPL- und einen MPL-Kurs durch. Die beiden Kurse waren bei der Einführung des MPL aber der-

massen unterschiedlich, dass wir bei der Planung und Durchführung vor grossen Problemen standen. So hatten wir teilweise zu viele Studenten in der Theorie, während gleichzeitig in einzelnen Flugphasen fast nichts lief. Vor zwei Jahren glichen wir die beiden Kurse einander an, sodass es nun nur noch wenige Unterschiede gibt. Beim ATPL gibt es noch zusätzliche VFR-Flugstunden in den USA, beim MPL dafür die Multi-Crew-Ausbildung im King-Air-Trainer. Wir waren vom Training des Upset Recovery so überzeugt, dass wir es nun auch in den ATPL-Kursen durchführen. Die Einführung geschah übrigens vor dem Absturz der Air-France-Maschine im Südatlantik.

«RS»: Welches Feedback erhält die SAT von den Fluggesellschaften, die Piloten von ihr übernehmen?

P.F.: Gemäss Matthias Bosshard, dem damaligen Cheffluglehrer der A320-Flotte, zeigen sich im fliegerischen Bereich kaum Unterschiede zwischen MPL- und ATPL-Absolventen. In organisatorischen Belangen und im Umgang mit der ATC seien die MPL-Schüler jedoch tendenziell etwas weiter. Das beweist, dass das neue Konzept funktioniert.

«RS»: Beteiligt sich der Bund an der Schule? Per Gesetz hätte die Eidgenossenschaft eigentlich den Auftrag dazu.

P.F.: Eigentliche Bundesgelder gibt es leider nicht mehr. Die SAT ist seit Mitte März 2012 jedoch eine anerkannte Höhere Fachschule (HF). Manfred Brennwald als CEO der SAT ist nun darum bemüht, entsprechende Bundesgelder für die SAT zu erhalten.

Es steht übrigens jedem Studenten frei, ob er den Titel «eidg. dipl. Pilot HF» erlangen will oder nicht. Dafür muss er eine Diplomarbeit schreiben, was aufgrund des Zeitaufwands sinnvollerweise nach Abschluss der Streckeneinführung passiert. Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens für den HF-Status wurden bisher zwei solche Arbeiten erstellt.

«RS»: Was würdest Du einem Jungen raten, der sich für die Pilotenlaufbahn interessiert?

P.F.: Ich finde den Beruf nach wie vor faszinierend. Ich würde ihn auf alle Fälle motivieren und unterstützen. In einer Netzwerk-Airline haben wir die Möglichkeit, Kurz- und Langstrecken-Destinationen anzufliegen und ein abwechslungsreiches Streckennetz zu erleben. Im Vergleich zu den Kollegen anderer Firmen ist vielleicht das Anfangssalär etwas tiefer, jedoch muss man

die ganze Karriere in Betracht ziehen.

Ich kann mir vorstellen, dass bei vielen Piloten nach Jahren eines 100-Prozent-Pensums eine gewisse Monotonie aufkommen kann. Die Swiss bietet aber verschiedene Möglichkeiten, das Fliegen mit einer Zusatzaufgabe zu ergänzen. Eine Anstellung bei der Swiss ist noch immer erstrebenswert.

«RS»: Wir danken Dir ganz herzlich für das Gespräch. ●



Peter Fasler wurde im März 1965 geboren und wuchs in Zeihen am Fusse des Bözbergs auf. Er besuchte auch die Schulen im Fricktal. Danach absolvierte er eine Lehre als Mechaniker mit BMS und verbrachte einige Zeit im Militär und bei verschiedenen Auslandsaufenthalten. 1989 trat er als First Officer (F/O) in die Crossair ein. Neben der Fliegerei machte Peter eine neusprachliche Matur, und 1993 folgte der Eintritt in die Swissair. Dort flog er zuerst auf der MD-80 und der A320, danach 13 Jahre auf verschiedenen Langstreckenflugzeugen. Seine Karriere als Instruktor begann er als AFO (Ausbildungs-F/O). Später wurde er Instrumentenfluglehrer und war Training Supervisor. In diesen Funktionen war er in der Schulung der zukünftigen Piloten in Grenchen, Bern und Vero Beach im Einsatz. Von 2002 bis 2007 war er Chief Flight Instructor der Flugschule der SAT, seit 2007 ist er deren Head of Training. Im Jahr 2010 wurde er Captain auf der A320 und ist nun auch Training Captain. Er wohnt seit ein paar Jahren wieder im Fricktal und ist seit 22 Jahren glücklich verheiratet. Zum Ausgleich fährt er Motorrad und fotografiert, liest, taucht und macht «etwas Sport, wenn nötig».

IG Flughafen Zürich – Support für unsere Homebase

Rund um den Flughafen Zürich haben sich zahlreiche Vereinigungen gegründet, die das Ziel verfolgen, unsere Homebase betrieblich einzuschränken und die Entwicklung des Interkontinentalflughafens zu blockieren. Als Gegenwicht dazu versteht sich die IG Flughafen Zürich, die mit ihren über 4000 Mitgliedern zu einer massgebenden Kraft geworden ist und sich mit Herzblut für die Anliegen des Flughafens Zürich einsetzt. Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit der AEROPERS im Abstimmungskampf um die Blockierungsinitiativen veranlasst uns, Ihnen die IG Flughafen Zürich näher vorzustellen.

Text: Peter Wild, Captain A320 und Vorstandsmitglied der IG Flughafen Zürich

Die IG Flughafen Zürich (IGFZ) ist ein Verein mit 4000 Mitgliedern und über hundert Unternehmungen, der den Flughafen Zürich seit seiner Gründung im Jahr 1990 bei zahlreichen Gelegenheiten massgebend unterstützt hat. Die IGFZ sammelt die Beiträge ihrer Mitglieder – der Verein alimentiert sich ausschliesslich aus Mitgliederbeiträgen – und setzt diese Mittel in Abstimmungskampagnen im Sinne des Flughafens ein. Auch zwischen den Kampagnen engagiert sich die IGFZ in der Öffentlichkeit auf vielfältige und sympathische Weise. So sorgt sie für ein willkommenes Gegengewicht zu den flughafenkritischen Stimmen.

Die IGFZ ist seit ihrer Gründung stark gewachsen und bietet ihren Mitgliedern viele interessante Vorteile. So haben diese beispielsweise freien Zugang zu den Zuschauerterrassen und zu den Rundfahrten. Zudem können die Mitglieder nicht nur vom Angebots-Spektrum des Flughafens über Vergünstigungen und Rabatte direkt profitieren, sondern auch von Leistungen ausserhalb der Aviatik. Ferner werden auch regelmässig Führungen und Besichtigungen zu flugrelevanten und anderen verwandten Themen durchgeführt. Dieses Jahr sind es unter anderem die Besichtigung der Gepäcksortieranlagen, ein Besuch bei skyguide oder eine Mitgliederreise zu den Airbus-Werken in Hamburg. Und schlussendlich erhalten Mitglieder vier Mal pro Jahr die eigene Fachzeitschrift «IKARUS», die sie über Entwicklungen und interessante Themen am Flughafen auf dem Laufenden hält. Zu den oben

genannten Angeboten gibt es auf der Homepage der IG Flughafen, www.ig-flughafen.ch, detaillierte Informationen.

Beispiele erfolgreich geführter Abstimmungskampagnen

Die IGFZ setzt sich im Besonderen bei Volksabstimmungen für den Flughafen Zürich ein und beteiligt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten an den entsprechenden Abstimmungskämpfen. Im Jahr 2007 investierte sie ihr Vereinsvermögen von damals 200 000 Franken in einen eigenständigen Abstimmungskampf gegen die Plafonierungs-Initiative. Diese verlangte eine Plafonierung der Flugbewegungen auf 250 000 pro Jahr. Effektiv waren es im Jahr 2011 rund 279 000 Flugbewegungen. Bei einer Annahme dieser Initiative wären also zahlreiche Arbeitsplätze, auch bei der Swiss, direkt gefährdet gewesen.

Im Jahr 2009 kämpfte die IGFZ gegen die Initiative, die zum Ziel hatte, Fluglärm «fair» zu verteilen. Das hätte nicht nur dazu geführt, dass viele zusätzliche Regionen neu mit Lärm belastet worden wären. Es hätte auch ein «unmögliches» Flugregime mit ständig wechselnden An- und Abflug-Prozederen am Flughafen Zürich zur Folge gehabt. Damit wäre der Betrieb des Flughafens komplizierter geworden, und bei der Sicherheit hätten dafür Abstriche gemacht werden müssen.

AEROPERS und IGFZ: 2011 am gleichen Strick in die gleiche Richtung

Im letzten Jahr engagierte sich die IGFZ stark gegen die beiden Blockierungsinitiativen (Behördeninitiative und Gegenvorschlag), die den Pisten- und Rollwegausbau blockiert hätten. Man erinnert sich vielleicht noch an die rot-weissen Flyer, die die IGFZ im Oktober verteilt hat.

Ein Ja auch nur zu einer der beiden Vorlagen des Zürchervolks wäre ein ungutes Zeichen in Richtung Bundesbehörden sowie Deutschland gewesen und hätte die Verhandlungen und den Spielraum für die Zukunft eingeschränkt. Zudem wären Ausbauten und Veränderungen des Pistensystems und der Rollwege, selbst aus ökologischen und sicherheitstechnischen Gründen, verunmöglicht worden. Das Nein zu beiden Vorlagen war wichtig. Deshalb standen alle betroffenen Befürworter des Flughafens zusammen und zogen gemeinsam am gleichen Strick. Dieses koordinierte Vorgehen half mit, die Abstimmung nicht nur zu gewinnen, sondern sie auch noch deutlich zugunsten des Flughafens zu entscheiden.

Mitgliedschaft IGFZ – Interessen-Plattform für den Flughafen – auch für das Cockpit-Personal

Die IGFZ ist eine ideale Plattform, wo sich alle Flughafen-Befürworter, seien es Passagiere, Piloten, Flight Attendants, Mechaniker, Ground Hand-

ling Agents oder Airport Fans, im Interesse des Airports Zürich treffen und engagieren.

Für uns Piloten ist der Flughafen Zürich nicht nur unsere Homebase, sondern auch Teil unseres Arbeitsplatzes und Garant für unsere Tätigkeit. In diesem Sinne ist es wichtig, dass sich das Cockpit-Personal Gehör zugunsten des Flughafens Zürich verschaffen kann. Je mehr Mitglieder wir sind, desto wirksamer können wir uns für unseren Flughafen einbringen. Denn das Piloten-korps ist mehrfach direkt davon betroffen, wie sich der Flughafen Zürich betrieblich gestalten und auch entwickeln wird.

Wir wissen, dass dies nicht die letzte Abstimmung zum Flughafen und zu unserer Homebase war. Daher würde es uns freuen, wenn auch Sie sich in der Interessensgemeinschaft Flughafen Zürich mit einer Mitgliedschaft engagieren und somit ein Zeichen setzen würden.

Auf der Webseite der IGFZ, www.ig-flughafen.ch, finden Sie weitere Informationen zum Verein wie auch das Online-Formular für einen Beitritt. Alternativ können Sie auch das nebenstehende Formular ausfüllen und es direkt in die Crew-Post im OPS Center einwerfen. ●



Peter Wild ist seit 1993 bei der Swissair/Swiss als Pilot tätig und hatte auch verschiedene Management-Funktionen inne. Unter anderem absolvierte er ein MBA am IMD und doktorierte im strategischen Airline-Bereich. Seit 2010 ist er Captain auf der A320. Er wohnt mit seiner Familie in Weiach im Zürcher Unterland. Im Jahr 2011 kandidierte er für den Kantons- und Nationalrat im Kanton Zürich und engagiert sich vor allem als Präsident der Verkehrskommission FDP Kanton ZH für Verkehrsfragen.

Wings for Japan – Tsunami Care Flight

Beat Pfändler hatte schon sehr früh das Bedürfnis und die Idee, den notleidenden Kindern nach den Erdbeben und dem Tsunami in Japan vom März 2011 zu helfen. Die Umstände im Land machten spontane Hilfe für lange Zeit unmöglich. Auch das japanische Verständnis, dass Katastrophen aus eigener Kraft zu bewältigen sind, stand dem Projekt im Weg.

Interview: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Wie kam Dir die Idee zu dieser Erholungswoche in der Schweiz?

Beat Pfändler: Die Idee entstand aus dem Bauch heraus – es war also eine ganz und gar kopflose Sache! Als wir mit einem der ersten Tokio-Flüge nach der Katastrophe von Narita Richtung Hongkong abflogen, sahen wir das Tsunami-Gebiet von fern und wussten, dass dort Kinder in nassen Kleidern waren. Es begann zu schneien, und niemand konnte Hilfe leisten. Das Flugzeug war fast leer, und ich sagte zu mir: «Jetzt füllen wir unsere A340 doch einfach mit den armen Kindern!» Auch wenn dies fast nicht möglich sein sollte, es musste doch etwas geschehen!

«RS»: Wie wurde die Idee Deines Projekt in Japan aufgenommen?

B.P.: Das Projekt wurde mit mehr als nur Zurückhaltung aufgenommen: Es wurde «gecancelled»!

Dies nicht etwa, weil unsere Hilfe nicht erwünscht war, sondern weil die Opfer jeden Tag hofften, von ihren vermissten Familienmitgliedern zu hören. Sie konnten und wollten deshalb Japan gar nicht verlassen. Zudem waren alle Familiendokumente weg. Ad hoc konnten gar keine Pässe ausgestellt werden.

«RS»: Im März – also ein Jahr nach der Katastrophe – war eine erste Gruppe Kinder in der Schweiz, denen die Reise vom Projekt «Wings for Japan» ermöglicht wurde. Wie kam dies schliesslich doch noch zustande?

B.P.: Der führende Verlag «Bungeishunju» gab ein Buch mit den tragischen Geschichten von 70 Opferkindern heraus. Dieses Buch fand reissenden Absatz, und es stellte für unser Projekt den Schlüssel zur Hilfeleistung dar. Die Hilfeorganisationen in Japan waren restlos überfordert und nicht in der Lage, die angebotene Hilfe anzunehmen und in konkrete Projekte

umzusetzen. Der Zugang zu den 70 Kindern konnte über diesen Verlag dank dem Journalisten Ken Mori stattfinden.

Es sind diese 70 Kinder und ihre Schicksalsgenossen, die wir in der kommenden Zeit in die Schweiz einladen.

«RS»: Wie viele Kinder waren dieses Jahr hier?

B.P.: Wir waren 40 Personen in einem Ferienhaus in total 21 Zimmern. Das ist viel Platz für alle jene, die eine lange Zeit in Kartonabteilen der Shelter Rooms hausen mussten.

Für die erste Besuchergruppe plante ich aus Sicherheitsgründen pro Kind eine erwachsene Begleitperson. Das waren ebenfalls Menschen aus dem Tsunami-Gebiet oder ein Elternteil der Kinder.

«RS»: In welchem Rhythmus sollen die weiteren Reisen in die Schweiz erfolgen?

B.P.: Jährlich im März. Da haben wir auch freie Kapazitäten an Bord.

«RS»: Wie lange war die Gruppe hier, und womit verbrachten die Kinder ihre Zeit in der Schweiz?

B.P.: Sie waren sechs Nächte in der Schweiz, davon fünf auf dem Beatenberg. Wir organisierten Ausflüge auf den Grindelwald-First, das Jungfraujoch, die Grütschalp und nach Interlaken. Einen Tag verbrachten wir in der Kulturstadt Zürich im Zoo, beim Grossmünster und im Oberdorf.

«RS»: Welche Resonanz hatte die erste Schweizer Erholungsreise in Japan?

B.P.: «Wings for Japan» wurde für alle Beteiligten ein Erfolg. Tageszeitungen, Wochenzeitschriften und das Fernsehen in Japan berichteten umfangreich über das Projekt. Unser Medienmann in Japan, Ken Mori, erhält einen hoch dotierten Journalisten-Preis.

«RS»: Woran erinnerst Du Dich besonders gerne?

B.P.: Die Stimmung im Lager war anfänglich bedrückend, die Kinder schauten manchmal einfach nur vor sich hin. Dann, am dritten Tag, veränderte sich die Stimmung: In der Abenddämmerung begannen die Kinder vor dem Haus zu spielen, und es entstand plötzlich eine fröhliche Stimmung. Dieser Moment war unglaublich schön. Am letzten Tag entschied sich eine Japanerin der Tsunami-Gruppe mit ihrer Tochter, in Zukunft für einen anwesenden

Vater und seine Tochter zu sorgen, die ihr Hab und Gut und 13 Familienmitglieder verloren hatten. Das hat alle sehr berührt.

«RS»: Welche negativen Erfahrungen musstest Du machen?

B.P.: Eine negative Erfahrung machte ich im Crew-Bus in Narita, als ich die Crew für den lange vorbereiteten TV-Empfang in Zürich «briefte». Der Captain wollte der Sache einen Riegel schieben. Es sei nicht sicher, mit den Kindern die Crew-Treppe des Jetty hinunterzugehen. Überdies wäre neben der Japan-Flagge auch eine schweizerische Flagge, mindestens in gleicher Grösse, nötig.

Während des Fluges über Sibirien wurde die Stimmung dann wieder etwas wärmer.

«RS»: Mit welchen Problemen sahst Du Dich beim Organisieren konfrontiert? Wer konnte helfen?

B.P.: Für die Gruppe von 25 Opfern brauchte es einen Hilfstrupp von insgesamt 45 Personen. Da sind Leute vom Zoo-Guide bis zum Rechtsanwalt gefragt. Alle wichtigen Positionen mussten abgedeckt sein. Ich wollte unter keinen Umständen, dass wir auf einer Hilfetour hilflos dastehen. Es war also eine perfekte Planung bis ins Detail gefragt. Auch wenn es anfänglich einfach war, viele Freiwillige mit gutem Willen zu finden, so mussten die meisten Helfer den Ansätzen nach japanisch sprechen können. Das war eine wirkliche Herausforderung! Die Universität Zürich hat mir mit einer kollektiven E-Mail an alle Studenten geholfen, und in kürzester Zeit waren die Helferpositionen besetzt.

«RS»: Die Unterstützung der Swiss war dabei wohl elementar.

B.P.: Der erste Meilenstein für die Durchführung des Projekts war die Antwort von Harry Hohmeister auf meine Frage, ob ich denn die leeren Flieger ex Tokio – die ersten Flüge nach Japan waren praktisch leer – mit Tsunami-Opfern füllen dürfe: «Machen Sie es!» In ähnlich grosszügiger Haltung boten in kurzer Zeit weitere Organisationen ihre Hilfe an: die Schweizer Botschaft in Japan, Schweiz Tourismus, die Stiftung Kinderhilfe des Swiss-Personals und Private. Das Rad begann sich zu drehen.

«RS»: Wie sieht die finanzielle Zukunft aus? Habt Ihr weiterhin genug Unterstützung?

B.P.: Wenn die genannten Sponsoren und Organisationen, zu denen auch die «Jungfraubahnen» zählt, uns treu bleiben, müssten jährlich etwa 15 000 Franken in bar zusammenkommen. Da dieses Projekt ein Hilfswerk des fliegenden Personals der Swiss sein soll, wünschte ich mir einen Fünfliber von jedem Crew Member. Mit diesem Geld könnten wir bereits die Miete für das Ferienhaus, die Verpflegung und den Reisebus bezahlen. Spender finden unter www.WingsForJapan.com und der Rubrik «DONATE» weitere Informationen.

«RS»: Gibt es für nächstes Jahr Änderungen im Programm?

B.P.: Ich werde am Planungsgerüst nichts ändern. Den Aufenthaltstermin werde ich aber um ein paar Tage verschieben, denn während unseres Aufenthalts am Beatenberg im Berner Oberland war zur selben Zeit das Snopenair-Festival auf der Kleinen Scheidegg mit 13 000 Fans. Auch wenn unsere Teenager aus Japan von Brian Adams eine Backstage-Einladung bekamen, wurde die Bewegung in der Bergwelt infolge der Konzertbesucher nicht einfacher.

«RS»: Sind die Kinder für die nächste Reise schon bestimmt? Aus welcher Gegend kommen sie?

B.P.: Alle Kinder sind zwischen sieben und 17 Jahre alt und sind Tsunami-Opfer. Sie stammen aus den Küstenpräfekturen Miyagi und Iwate, also nördlich der Präfektur Fukushima. Es sind Menschen aus ländlichen Gebieten.

In den Interviews mit den Journalisten von Fernsehen und Presse drückte immer wieder die Frage nach den tragischen Hintergründen der Kinder durch. Es ging aber jeweils nicht lange, bis die Reporter aufhörten, zu dokumentieren. Denn es wurde klar, dass sich das Schicksal der Kinder in kurzen Worten nicht darstellen lässt.

Diese Arbeit hat Ken Mori in seinem Buch «Tsunami» geleistet. Auf der Website www.WingsForJapan.com werden wir einzelne Texte auf Englisch veröffentlichen.

«RS»: Wer hilft Dir im Organisationskomitee?

B.P.: Unser Basisteam besteht aus einem Verein, der schon nur wegen des Gönnerkontos gegründet werden musste. Neben dem Präsidium, das ich inne habe, übernahmen Urs Eicher die Aufgabe des Vizepräsidenten und Marc Vionnet, Captain A320, die des Kassiers. Country Manager Noboru Okabe und Ken Mori sind unsere wichtigen Partner in Japan. Das Gastro-Team wird geleitet von M/C Yves Favez. Sehr wichtig für alle «politischen

Fragen» ist meine Frau Yuko, die ich kennenlernte, als sie bei der Swissair als Japan Flight Attendant geflogen ist. Anfänglich war sie nicht fest im Team, ihr Einfluss wuchs aber stetig, und heute ist sie im Kernteam von «Wings For Japan». Das ganze Helferteam zählt 45 Personen. Freie Jobs werden für den «Tsunami Care Flight 2013» auf unserer Webpage ausgeschrieben.

«RS»: Was habt Ihr für die Betreuung der Kinder in der Schweiz vorbereitet? Welche Schwierigkeiten habt Ihr in Betracht gezogen?

B.P.: Ich habe damit gerechnet, dass ein Opfer während des Aufenthaltes plötzlich zurück nach Japan will. Ich habe damit gerechnet, dass wir für die Hilfeleistung für Kinder als NGO-Profiteure angegriffen werden. Ich habe damit gerechnet, dass wir mit der psychischen Entwicklung eines Opfers nicht zurechtkommen. Ich habe damit gerechnet, dass mir der Mut, das Geld und die Zeit ausgehen. Nichts von all dem ist eingetroffen!

«RS»: Ist der Aufenthalt hier eine einmalige Angelegenheit? Werden die Kinder nach ihrer Rückkehr in der Heimat weiter betreut?

B.P.: «Können die Kinder aus ihren Problemen herausgeholt, in der Schweiz verhätschelt und dann einfach wieder in Japan parkiert werden?», fragte mich ein Journalist. Aber Ja! Nach letzten Erkenntnissen bei der Betreuung von Katastrophenopfern hat die psychoanalytische Aufarbeitung der Erlebnisse keinen grossen Stellenwert mehr. Vielmehr ist reines Ablenken angesagt! Und genau das machen wir hier. Und doch liegt mir die Nachhaltigkeit unseres Aufenthalts am Herzen. Deshalb entstand die «Pen-Friend-Idee». Jedem Kind wurde angeboten, auf Wunsch jetzt oder später eine Gotte oder einen Götti zu bekommen. So kann über Briefwechsel eine Freundschaft aufgebaut werden, die sich ganz nach den Vorstellungen und den Bedürfnissen des Kindes entwickelt. Zwei dieser Gotten, zwei junge, herzliche Frauen, haben wir auf dem Grindelwald First der Tsunami-Gruppe vorgestellt. Gemeldet hat sich bis jetzt noch kein Kind.

«RS»: Du hast viel auf Dich genommen, um diesen Kindern zu helfen.

B.P.: Meine Frau Yuko und ich haben zwei Kinder grossgezogen. Wir haben uns nicht einmal darüber unterhalten, wie viel Aufwand für die Kinder mit welchem Resultat gerechtfertigt sei.

Wir haben alles aus dem Herz entschieden – und das ist sehr gut gekommen. ●

Civilized Thinking

April, April ...

Vor wenigen Wochen erst war wieder mal 1. April, dieser hierzulande beliebte Tag des Juxes, der eidg. Stuss- und Scherztag sozusagen. Bei Kindern und anderen Naivlingen ist der Tag jedoch eher verpönt aus Angst, sich mit angeblich offenen Schuhbändeln, Hosenschlitzen oder anderen Peinlichkeiten zu blamieren und damit bei den Umstehenden hämischer Schadenfreude anheimzufallen. Für ebensolches Publikum bringen traditionellerweise am 1. April die Tageszeitungen irgendwelchen müden Witz bezüglich irgendeiner Neueröffnung oder dem Auftauchen einer Servelatprominenz, worauf die Lokalradios noch einen draufgeben und folglich immer ein paar ganz Beschränkte darauf hereinfallen und die versprochene Sensation nicht missen wollen. In diesem Jahr fiel der 1. April hingegen auf einen Sonntag; Grund genug für die unter permanentem Konkurrenzkampf stehende Sonntagspresse, das Scherzniveau auf nationale Ebene zu hieven und mal so richtig schön zu übertreiben. «BÄR gesichtet im Engadin!» war noch die harmloseste Erfindung, die absurdeste jedoch: «DOSE wird GC-Präsident!». Wieso nicht gleich: «Suter neuer Nationalbank-Präsident!» oder «Bruggisser übernimmt den EHC Kloten!»? Ein Journalist, dem ein so skurriler Aprilscherz einfällt, der arbeitet entweder mit bewusstseinsweiternden Substanzen oder hat vielleicht gerade zum Thema «10 Jahre Swiss» recherchiert, und da ist ihm wohl im schlechten Traum die Wahnsinns-Idee mit Dosé/GC gekommen: nämlich ziemlich ähnliche Ausgangslage bezüglich Kompetenz, Konkurrenz, Konkurs und Kampf in verschiedenen Ligen. Nun wurde aber, ganz erstaunlich und erschreckend, diese schräge Sensationsmeldung am Montag danach nicht wie alle andern Scherze als ein solcher entlarvt, sondern von sämtlichen Medien weiterverbreitet und hat inzwischen zu der verrückten Situation geführt, dass selbst die Betroffenen in ihrer aussichtslosen Lage an die Geschichte glauben. Ganz wie damals.

Interessanterweise hat bei uns firmenintern auch irgendeiner, vermutlich so ein Kommunikationsberater, die Idee gehabt, mit ein paar Aprilscherzen die Stimmung bei den Piloten etwas zu lockern und mit der Publikation von originellen Bulletins den einen oder andern langen Nachtflug etwas aufzuheitern. Natürlich ist bei einem solchen Vorhaben die Verwendung von offiziellen Unterlagen fragwürdig, und es war nicht ganz auszuschliessen, dass es einige Konsumenten geben würde, die den publizierten Nonsens auch glaubten, aber zugunsten des positiven Lach- und Lerneffektes hat man das Risiko in Kauf genommen.



Das skurrilste Scherzbulletin war sicher jenes, das behauptete, Crewlinkoffline-marktwo sei jetzt ausgereift und ab 1. April operationell nutzbar! Gutgläubige Gemüter, welche sich gleich darauf besagte Software auf ihren Compi luden, merkten schon bald (nach etlichen Stunden), dass sie sich da einen ganz speziellen Trojaner auf die Festplatte eingeladen hatten, der das komplette System lähmte, das Aufstarten zur Geduldsprobe machte und bei nicht mehr ganz taufrischen Modellen zum langsamen finalen Einfrieren führte. Wer das Programm inzwischen trotzdem irgendwie zum Laufen gebracht hat, darf zur Belohnung minutenlang einem blauen Ringlein beim psychedelischen Drehen zuschauen, was wiederum eine ganz willkommene Einschlafhilfe bei gestörtem Schlafrhythmus sein kann. So oder so: ein glatter Zeitvertreib für einen freien Tag, an dem man eh nichts Besseres zu tun hat. Es war aber auch noch zu lesen, dass Atomprozessoren suboptimal seien und Geräte mit dem Apfel drauf gänzlich ungeeignet; die ideale Plattform für die anspruchsvolle revolutionäre Software, die von hausinternen, IT-affinen Spezialisten in Tag-und-Nacht-Arbeit entwickelt wurde, wäre hingegen die Parallelschaltung des CERN-Computers mit den Grossrechnern von ETH und NASA. Den dazu benötigten Strom sollte man allerdings abspeichern, solange es noch Atomkraftwerke gibt (haben die eigentlich auch Atomprozessoren?).

Da folgte auch schon das nächste Juxbulletin, des Inhalts, wie man ab 1. April die wie oben beschrieben eingefrorenen Paceblades schonend wieder reanimieren könne: Nämlich alle drei Stunden defragmentieren, dann ganz ausschalten, falls noch möglich, andernfalls die inzwischen tiefgefrorene Batterie rausnehmen und bis zur Landung an die Least Risk Location (DG!) kleben und mit Kissen und Crewbags gut verdämmen. Falls auch das nichts hilft, hier noch eine im Simulator sehr bewährte Methode: Das Flugzeug komplett stromlos machen, aber vorzugsweise erst, wenn mehr als 93 Prozent der Passagiere schlafen, weil ansonsten der Erklärungsbedarf später einfach zu gross wäre. Nicht vergessen, den Kaffee vorher noch zu bestellen!

Als Trost für all die Umtriebe lag ja inzwischen im realen Postfach eine richtige CD, die man trotz Atomprozessor zwar betreiben könnte, aber beim eePC einfach nirgends reinbringt. Da deren Inhalt optisch auch eher zu Modellen aus jener Epoche passt, als die Rechenmaschinen gerade erfunden worden waren, wäre die Veröffentlichung auf Lochkarte oder Kassettli eigentlich passender gewesen. Aber hat es nicht auch noch irgendwo geheissen, dass wir im ersten Quartal, äh im ersten Semester, äh im zweiten Semester, jedenfalls bestimmt noch in diesem Jahrzehnt, eine persönliche Hardware kriegen sollen? Vorzugs-

weise einen Amiga- oder Atari-Laptop, aber das war jetzt eher ein Joke für die älteren Semester.

Falls du nun eventuell ein bisschen verwirrt bist, was IT-mässig überhaupt noch ernst gemeint ist und was eher als Jux: bin ich ja auch. Aber der Scherzeffekt wird offensichtlich weiterhin bewusst eingesetzt, um die Bulletins etwas attraktiver zu machen, damit sie mit mehr Enthusiasmus gelesen werden, auch wenn sie nur noch elektronisch sind. Im Ernst: Infos mit bizarren Titeln wie «Überlauf Personalparkplätze» oder «Jahresschwerpunkte Sommer 2012» etwa, nächstens vielleicht «Jahresziele August 2012» oder gar «Jahresschwerpunkt 1. Juni 2012» sind doch einfach viel lustiger und unterhaltsamer als ein furztrockenes Bulletin oder ein narkotisierender GC-Match.

pk2@bluemail.ch

Was macht eigentlich...Robert Staubli?

Mit Robert Staubli nahm 1982 eine Persönlichkeit Platz auf dem Direktionspräsidentenstuhl der Swissair, die der nationalen Airline seit den Nachkriegs-Boomjahren als Mitarbeiter in verschiedensten Positionen treu war und fast jedes Cockpit von innen kannte. Die «Rundschau» sprach mit dem ehemaligen AEROPERS-Mitglied.

Interview: Peter Tilly

Die Wege hoch über der Stadt Zürich sind verschlungen und steil. Dank meines Navigationsgeräts fand ich die gesuchte Adresse im ersten Anlauf. An der Fassade des gepflegten Hauses hing eine grosse Kantonsflagge in Blau-weiss. Ob sie zu Ehren des Besuchers, des Sechseläutens oder des ZSC aufgehängt wurde, klärte sich wenig später auf. Nicht ich war der Grund für den festlichen Empfang, sondern der ZSC, der am Vorabend die Eishockeymeisterschaft für sich entschieden hatte. Der im selben Haus wohnhafte Schwiegersohn Herrn Staublis ist glühender ZSC-Anhänger.

Das Thema Eishockey war schnell vom Tisch. Mit Herrn Staubli wollte ich über das Fliegen reden, und darüber hatte er viel zu erzählen.

«Rundschau»: Ich möchte mich ganz herzlich dafür bedanken, dass Sie mich bei Ihnen zu Hause empfangen. Wie geht es Ihnen?

Robert Staubli: Das Knie macht mir nach einem operativen Eingriff etwas Sorgen, aber sonst geht es mir gut.

«RS»: Sie sind 1948 als Pilotenanwärter zur Swissair gestossen und wurden später als Pilot Nummer 57 angestellt. Wie kamen Sie als ETH-Ingenieur zur Fliegerei?

R.S.: Im letzten Kriegsjahr 1945 absolvierte ich die militärische Fliegerschule. Die Fliegerei hat mich immer fasziniert, und so wollte ich neben den militärischen Cockpits auch noch die zivilen kennenlernen. Ich hatte allerdings nicht vor, mein ganzes Leben in der Fliegerei zu bleiben. Ich wollte nach ein paar Flugjahren wieder in die Industrie zurück, um als Ingenieur zu arbeiten. Doch es kam anders.

«RS»: Welche Typen sind Sie in der Armee geflogen?

R.S.: Vorwiegend Vampire (DH-100), daneben noch die Morane (D-3800) und die C-36.

«RS»: Aus den ursprünglich geplanten paar Jahren in der Swissair wurden deren 40. Wie viele Jahre davon verbrachten Sie hinter dem Steuerknüppel?

R.S.: Ich bin genau 30 Jahre geflogen. 1979 habe ich den Posten als Swissair-Chefpilot (heute O) angetreten und meine Tätigkeit als Linienspilot aufgegeben.

«RS»: In Ihren aktiven Piloten Jahren sind Sie fast alle Typen geflogen, die die Swissair bewegte. Bei der DC-8, der DC-9, den beiden Coronado-Typen und der B-747 führten Sie die Erstflüge durch. Sie haben in Ihrer Karriere eine enorme Entwicklung der Luftfahrt miterlebt. Was waren Ihre eindrucklichsten Erlebnisse aus pilotischer Sicht?

R.S.: Es gibt nicht dieses eine Erlebnis. Ich hatte das Glück, die Fliegerei in einer sehr dynamischen Zeit zu erleben. Ich durfte als Chefpilot Strecken in den Südatlantik und nach Fernost eröffnen, fabrikneue Flugzeuge überfliegen und unglaublich motivierte und engagierte Leute kennenlernen. Ich flog auf sehr niedriger Flughöhe zwischen den Pyramiden von Gizeh hindurch und überquerte auf dem Überflug des ersten Jumbos den Nordpol. Das sind nur ein paar Erlebnisse, die mir jetzt spontan in den Sinn kommen. Es gibt noch sehr viele mehr.

«RS»: Während der Boomjahre expandierte die Swissair im Eilgang. Dies hatte zur Folge, dass Sie bereits nach eineinhalb Jahren zum Kapitän befördert wurden. Bei First Officers mit dieser Erfahrung wird heute die Frage gestellt, ob sie für die Langstreckenoperation erfahren genug sind. Stellte sich diese Frage bei Ihrer Beförderung zum DC-3-Kommandanten auch?

R.S.: Wer zum Kapitän befördert werden sollte, wurde noch einmal selektioniert. Es ging alles sehr schnell in dieser Zeit, man brauchte dringend Piloten.

«RS»: Mit vier Dienstjahren wurden Sie zum DC-4-Kommandanten und damit zum Langstreckenkapitän ernannt. Eingesetzt wurden Sie laut Swissair-News (3/54) auf der Nordatlantik-Route. Wie lief eine Nordatlantik-Überquerung 1954 ab?

R.S.: Der Dispatcher bereitete den Flugplan vor, und der Navigator hat ihn danach überprüft. Ein «Tracksystem» wie man es heute kennt, existierte damals nicht. Im Team wurde der Flug besprochen und geplant. Das Briefing dauerte viel länger, als dies heute der Fall ist. Geflogen ist man nicht non-stop, sondern legte Tankstopps ein.

«RS»: Wo fanden diese Tankstopps statt?

R.S.: In der Regel in Shannon und Gander. Je nach Wettersituation kamen auch andere Flugplätze in Betracht. Prestwick, Goose Bay, Stephenville und all die anderen Ausweichplätze in Neufundland und Nova Scotia kenne ich im Unterschied zu den heutigen Nordatlantik-Piloten relativ gut. Der Flug von Zürich nach New York dauerte mit all den Zwischenstopps gegen 20 Stunden.

«RS»: Wurden die Besatzungen ausgewechselt?

R.S.: Nein. Auf den Nordatlantik-Flügen waren drei Piloten an Bord, zwei Kapitäne und ein Copilot. Jeweils zwei Piloten steuerten die Maschine, während sich einer ausruhte. Die übrigen Besatzungsmitglieder flogen durch.

«RS»: Als Sie 1960 den ersten fabrikneuen DC-8 in die Schweiz überflogen, hatten Sie bereits sechs Typeneinträge in ihrer Lizenz, und das nur gerade zwölf Jahre nach Ihrem Eintritt als Pilotenschüler. Ich kann mir vorstellen, dass gerade neue Flugzeugtypen vor 50 Jahren weit weniger gut dokumentiert waren, als dies heute der Fall ist. Wie sind Sie mit den Herausforderungen und Unsicherheiten umgegangen?

R.S.: Wir machten normale Umschulungskurse mit theoretischem und praktischem Training. Die Unterlagen der Flugzeughersteller waren sehr umfangreich und detailliert. Natürlich wurden wir auch kreativ, als die Flugzeuge geforderte Spezifikationen nicht erreichten. So hatten wir am Anfang der DC-8-Ära Mühe mit der Reichweite des neuen Flugzeugs. Mit den bisherigen Planungsvorschriften war es uns bei gewissen Wetterlagen nicht möglich, New York nonstop zu bedienen. Wir planten dann legal mit einer näher gelegenen Destination und machten kurz vor dem Erreichen des Flughafens eine neue Planung mit dem ursprünglich geplanten Reiseziel New York. Dieser juristische Planungstrick wird heute noch angewendet und geht auf die DC-8-Zeit zurück.

Bei der Einführung des Coronados hatten wir allerdings mit grösseren Problemen zu kämpfen. Da die für uns und die SAS entwickelte CV-990 Verspätung hatte, wurden als Zwischenlösung drei CV-880 übernommen, um damit in den Fernen Osten zu fliegen. Leider hatte die CV-880 keinen Autopiloten. Wir flogen also von Hand bis Japan ...

«RS»: In Flugzeuge aus europäischer Produktion (Caravelle, Airbus...) scheinen Sie als aktiver Pilot keinen Fuss gesetzt zu haben. Sind die Amerikaner ganz einfach besser, oder hatte dies andere Gründe?

R.S.: Wo denken Sie hin! Ich bin Caravelle, A310 und sogar A340 geflogen! Allerdings nur im jeweiligen Werk im Rahmen eines Test- oder Vorführungsflugs.

«RS»: Wie kamen Sie dazu, A340 zu fliegen?

R.S.: Als es darum ging, die DC-10 zu ersetzen, waren die MD-11 und die A-340 als mögliche Nachfolger im Rennen. Selbstverständlich wurden die Muster ausgiebig getestet, und so kam ich zu einem Flug am Sidestick auf einer A-340.

«RS»: Und wie war das Fliegen mit Sidestick für einen Piloten, der schon (fast) alle Steuerknüppel in der Hand hielt?

R.S.: Ich war immer für den Sidestick in Flugzeugen. Schliesslich soll die Crew die Möglichkeit haben, zivilisiert zu essen ...

«RS»: Was hat Robert Staubli in seiner Pilotenkarriere verpasst?

R.S.: Die Raumfahrt hätte mich sehr gereizt.

«RS»: Welche Führungspositionen hatten Sie auf Ihrem Weg zum Direktionspräsidenten inne?

R.S.: Ich war zuerst stellvertretender Chefpilot Europa, danach stellvertretender Chefpilot des ganzen Corps (heute OC) und später stellvertretender Chefpilot «Far East». Nach dem Posten als Chefpilot (OC) wurde ich Chef OT (Operation und Technik). Im Jahre 1981 ernannte mich Armin Baltensweiler zu seinem Stellvertreter, und 1982 wurde ich zum Direktionspräsidenten ernannt.

«RS»: 1982, als sie den Chefposten bei der Swissair übernahmen, steckte diese in Schwierigkeiten. Der Flugbetrieb war seit 1979 defizitär, und auch die Beteiligungen hatten unter den garstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu leiden. Bereits 1984, also weniger als zwei Jahre nach Ihrem Amtsantritt, fand der Flugbetrieb den Weg in die Gewinnzone zurück. Was haben Sie besser gemacht?

R.S.: Die Flugbranche war und ist eine sehr dynamische Industrie. Die Zeit und die Umstände können für oder gegen einen arbeiten. Vieles wie Währungsschwankungen, Kriege und Naturkatastrophen kann man als Direktionspräsident nicht beeinflussen. Doch als ich 1988 die Swissair verliess, hatte die Firma viel – sehr viel Geld – auf ihren Konten.

«RS»: ...und 14 Jahre später existierte die Firma nicht mehr.

R.S.: Das ist unglaublich. Ich begreife heute noch nicht, wie dies geschehen konnte!

«RS»: 1982 begann laut Geschäftsbericht aus dem selben Jahr die Zusammenarbeit mit der Crossair. Inwiefern waren Sie daran beteiligt?

R.S.: Nur am Rande. Armin Baltensweiler und der damalige Finanzchef Hans Steiger waren in dieser Sache aktiv.

«RS»: Aus dem Buch «Als die Swissair fliegen lernte» (René Lüchinger über Armin Baltensweiler) wird auf die Zusammenarbeit mit der Crossair eingegangen. Dort steht, dass Sie Anfang 1988 ein Treffen zwischen dem Verwaltungsratspräsidenten Armin Baltensweiler und Moritz Suter eingefädelt haben. Danach soll zwischen Swissair und Crossair ein Geheimvertrag aufgesetzt worden sein, der eine Aktienkapitalerhöhung der Cross-air von 80 auf 160 Millionen Franken vorsah, wobei die Swissair über 90 Prozent der neu ausgegebenen Aktien erhalten würde. War diese vertiefte Zusammenarbeit bzw. die finanzielle Verbindung mit der Crossair im Nachhinein richtig?

R.S.: Eine gewisse Zeit lang war das geheim. Ich war immer gegen eine Unterstützung der Crossair. Es stand damals nicht gut um die kleine Fluggesellschaft aus Basel. Moritz Suter ist und war ein guter Kommunikator, und er hat die Leute für seine Sache begeistert. Er ist ein schlauer Fuchs, der seine Gabe leider nicht immer vernünftig eingesetzt hat.

«RS»: Armin Baltensweiler würdigte Sie im Geschäftsbericht 1988 als Führungskraft mit grossem menschlichen Verständnis und scharfem Intellekt. Wie wichtig ist in einer Führungsposition das Verständnis für die Arbeitnehmer?

R.S.: Sehr wichtig! Nur wenn das Vertrauen da ist, kann man Höchstleistungen fordern.

«RS»: Neulich führte ich ein längeres Gespräch mit einem pensionierten Swissair-Kapitän über die Ära Staubli. Er beschrieb Sie als starke Persönlichkeit mit Stil und Charisma, der immer Pilot geblieben ist. Der Kollege betonte auch, wie wichtig es sei, dass Piloten in der Geschäftsleitung einer Airline vertreten sind, weil Piloten langfristiger und mit anderer Optik planen und urteilen. Teilen Sie diese Ansichten?

R.S.: Unbedingt! Piloten denken tatsächlich anders und weitsichtiger. Das verträgt sich nicht immer mit den Zielen der «Frankenzähler», ist aber mittel- und langfristig selten schlecht für das Unternehmen.

«RS»: Die Swissair war eine einzigartige Firma. Die Identität der Mitarbeiter für ihre Fluggesellschaft war wohl einmalig, die Treue unerreicht. Heute scheint das etwas anders. Kenner des Arbeitsmarkts predigen seit Jahren, dass der moderne Arbeitnehmer flexibel und mobil sein muss. «Hire and fire» hat zwar in der Schweiz noch nicht das Ausmass anderer Länder angenommen, aber der Arbeitsmarkt ist viel dynamischer als vor ein paar Jahren. Da nimmt die Identifikation mit dem Arbeitgeber automatisch ab, obwohl gerade dies ein Erfolgsfaktor im Dienstleistungsgewerbe ist. Tickt da eine Zeitbombe?

R.S.: Der oberste Chef muss eine Bindung zu den Mitarbeitern haben, nur so kann der Mitarbeiter auch eine Bindung zu der Firma entwickeln. Ich bin regelmässig alleine durch die Hallen gelaufen und habe mich bei den Mitarbeitern erkundigt, wo der Schuh drückt. Man erfährt unglaublich viel auf diese Art. Oft werden die Geschäftsleitung oder die Vorgesetzten falsch verstanden, oder sie kommunizieren ganz einfach schlecht. Solche Unzulänglichkeiten kann man nur im persönlichen Gespräch korrigieren beziehungsweise aus der Welt schaffen. Das schafft gegenseitiges Vertrauen, das schafft Identifikation. Ohne diese Faktoren kann gute Dienstleistung nicht erbracht werden.

«RS»: 40 Jahre haben Sie für die Swissair gearbeitet, was waren Ihre eindrücklichsten Erlebnisse?

R.S.: Der Zusammenhalt innerhalb der Firma. Es war nie ein Problem, Angestellte zu ausserplanmässigen Einsätzen anzubieten. Man konnte stets auf seine Leute zählen.

«RS»: Praktisch am ersten Arbeitstag als Pilot traten Sie in die AEROPERS ein. Per 31.12 1996, also fast ein halbes Jahrhundert nach Ihrem Eintritt, gaben Sie als «Pensionierter» den Austritt. Warum der plötzliche Bruch mit der AEROPERS?

R.S.: Als die Crossair den MD-80 übernahm, weigerte sich die AEROPERS, die Crossair-Piloten auf dem Muster auszubilden. Hausi Kummer, der die Schulung der MD-80-Piloten übernahm, wurde vom Verband ausgeschlossen. Das hat mich dermassen geärgert, dass ich den Austritt aus der AEROPERS gab.

«RS»: Anlässlich des 40-jährigen Jubiläums der AEROPERS 1985 betonten Sie in einem Interview, dass ein starker Berufsverband als Gegengewicht zum Management wichtig sei. Ich zitiere aus dem Interview: «Ich habe sogar immer dafür plädiert, dass wir eine starke AEROPERS brauchen, aus der Überzeugung heraus, dass der Berufsverband durchaus in der Lage ist, ein vernünftiges Gegengewicht zu schaffen. Wer weiss, ob wir ohne Berufsverband im Übereifer die Referenzlinie nicht gelegentlich aus der Mitte herausschieben würden, wobei zugegeben wird, dass unser Standpunkt nicht immer der richtige ist». Würden Sie diesen Satz noch heute so formulieren?

R.S.: Auf jeden Fall. Die AEROPERS ist wichtig. Ein starker und weitsichtiger Verband ist für beide Seiten sehr viel wert.

«RS»: Mitte der 80er Jahre, also während Ihrer Zeit als Direktionspräsident, prozessierte die AEROPERS mit der Swissair wegen einer Disziplinarstrafe gegen einen B-747-Kapitän. Dieser hatte während eines Nachtflugs ein Nickerchen gemacht, wobei er daraufhin zum Copiloten degradiert wurde. Die Swissair verlor diesen Prozess, der beschuldigte Pilot konnte wieder als Kapitän fliegen, und das kurze Nickerchen während eines Flugs (Napping) wurde wenig später offiziell erlaubt. Hand aufs Herz: Sind Sie nie während eines Fluges eingeschlafen?

R.S.: Ich habe nie geschlafen, dafür sehr viel Kaffee getrunken. Mein Körper kam stets mit vier bis fünf Stunden Schlaf pro Nacht aus. Das hat mir als Pilot als auch als Manager stets geholfen.

«RS»: Ich kann und darf ohne Übertreibung behaupten, dass ich es schon einige Male erlebt habe, dass Piloten in den Sekunden- oder auch Minutenschlaf gefallen sind. Das ist gefährlich und wird durch die strengen Arbeitsbedingungen gefördert. Obwohl sich Fachleute (Mediziner, Schlafexperten, Psychologen ...) einig sind, beginnt wieder das bekannte Schwarz-Peter-Spiel zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden. Man wirft den Piloten vor, mit einem Angstthema Politik zu betreiben. Leider wird die Lösung des Problems damit hinausgeschoben, und das Risiko steigt. Braucht es noch mehr Unfälle, bis Behörden und Airlines eingreifen?

R.S.: Es braucht mehr Verantwortung jedes Einzelnen. Piloten müssen Konsequenzen ziehen, wenn sie zum Fliegen zu müde sind, und Vorgesetzte müssen diese Entscheidungen akzeptieren und tolerieren.

«RS»: 1985 haben Sie auf die Frage, was Sie der AEROPERS zu ihrem 40. Geburtstag wünschen, geantwortet, dass die AEROPERS den Weitblick zeigen möge, den ein Berufsverband braucht, um die grösseren Zusammenhänge zu erfassen, und Probleme, die auf ihn zukommen, frühzeitig zu erkennen. Die AEROPERS existiert noch immer, und sie wird bald 70. Was wünschen Sie der alten, aber noch sehr agilen Dame für das nächste Jubiläum?

R.S.: Das Gleiche! In einer Firma muss jemand Weitblick zeigen.

«RS»: Am 1.8.1988 sind Sie aus der Swissair ausgeschieden. Wie ging es danach im Leben von Robert Staubli weiter?

R.S.: Ich habe keinen Job angenommen. Ich habe viele Kollegen gesehen, die nach der Pensionierung mehr gearbeitet haben als vorher. Das wollte ich nie. Ich wurde Hausmann und hatte Spass daran.

«RS»: Sie waren während Ihrer Zeit als Direktionspräsident der Swissair auch Verwaltungsrat der SBB. Haben sie dieses Mandat nach Ihrer Pensionierung behalten?

R.S.: Nein, auch dieses Mandat habe ich abgegeben.

«RS»: Sie haben sich 2011 an potenzielle Spender gewandt und um finanzielle Unterstützung für die Ausstellung über die Swissair im Verkehrshaus Luzern gebeten. In dem Brief merkt man, wie Ihnen die Swissair noch immer am Herzen liegt. Verfolgen Sie die Geschichte der Swiss mit gleichem Interesse?

R.S.: Ich habe keinen Kontakt zur Swiss. Das ist eine fremde Firma für mich. Ich kenne ausser Rainer Hildebrand niemanden mehr in der jungen Fluglinie, habe also keine persönliche Bindung zu der Swiss. Aus Interesse verfolge ich natürlich den Werdegang dieser Firma, aber damit hat es sich auch schon. Ich bin quasi ein heimatloser Pilot.

«RS»: Sind Sie der Fliegerei nach Ihrer Pensionierung in einer anderen Form treu geblieben?

R.S.: Nein. Ich bin weder in einer Vereinigung aktiv, noch bin ich nach der Pensionierung weiter geflogen.

«RS»: Herr Staubli, ich bedanke mich ganz herzlich für die Gastfreundschaft und das spannende Gespräch und wünsche Ihnen für ihren 90. Geburtstag nächstes Jahr alles Gute!

Wieder finde ich dank des Navigationsgeräts verzögerungslos nach Hause. Mein Orientierungssinn hätte in den Nachkriegsjahren nicht gereicht, mit einem Propellerflugzeug Amerika zu finden. Als die Räder meines Wagens den heimischen Kiesplatz berühren, bin ich mit den Gedanken immer noch auf dem Zürichberg. Eine interessante Persönlichkeit durfte ich befragen, der die Schweizer Aviatik mitgeprägt hat und einen wesentlichen Beitrag dazu leistete, dass diese ihre Faszination bis heute nicht verloren hat. ●



Robert Staubli trat nach seinem Ingenieurstudium 1948 als Pilotenanwärter in die Swissair ein. Er startete als Senioritätsnummer 57 und verliess den Flugdienst 30 Jahre später als Nummer 1. Staubli begann seine Ausbildung auf den Mustern DC-2 und DC-3. Nach ein paar Monaten als Copilot auf der DC-4 wurde er nach eineinhalb Jahren zum Kommandanten DC-3 ernannt. Er flog in der Folge fast alle Muster der Douglas-Baureihe, den Coronado und die Boeing 747-257. Am Schluss seiner Pilotenkarriere standen folgende Musterberechtigungen in seiner Lizenz: DC-2, DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, DC-8, CV-880, CV-990, B-747-257 und DC-10. Robert Staubli absolvierte die Erstflüge der DC-8, der CV-880, der CV-990, der DC-9 und der B-747-257. Nach der Berufung zum Chefpiloten erklomm Staubli die Karriereleiter, wurde Chef Flugbetrieb & Technik und trat 1982 den Posten des Direktionspräsidenten an, den er bis 1988 innehatte. Robert Staubli wohnt zusammen mit seiner Frau und der Familie seiner Tochter in einem Haus am Zürichberg und feiert nächstes Jahr seinen 90. Geburtstag.

Die MD-80 im Hobbykeller

15 Jahre nachdem Peter Küng (PK2) eine der letzten MD-81 der Swissair nach Kansas City überflogen hatte, hat ein zersägtes Cockpit einer ehemaligen US-Air-DC-9 den umgekehrten Weg in einem Schiffsbauch in Angriff genommen. Gery Gubler will das Cockpit wieder zum Leben erwecken.

Text: Peter Tilly

Es ist an einem regnerischen Tag vor Ostern, als ich Gery in einem Parkhaus in Zürich-Altstetten treffe. Sein Arbeitstag bei der UBS als System Engineer liegt hinter ihm, ein Besuch in seinem Hobbykeller im ehemaligen Fittingmagazin der Georg Fischer AG in Schaffhausen noch vor uns. Der Verkehr zwischen Zürich und Schaffhausen läuft harzig, die Zeit vergeht trotzdem wie im Fluge. Auch ich gehöre zu der Sorte Männer, die in ihrer Kindheit haufenweise elektronische Geräte demontierten, um sie unmittelbar danach wieder zum Leben zu erwecken. Meistens klappte dies recht gut, wenn auch am Schluss der Aktion stets ein paar überzählige Schrauben auf dem Tisch lagen, die vor noch nicht so langer Zeit einen Verwendungszweck hatten.

Aber wie man auf die Idee kommt und dazu auch noch den Mut aufbringt, ein zersägtes Cockpit in Amerika zu bestellen, dies aufzubauen und sich zum Ziel setzt, daraus einen flugfähigen Simulator zu bauen, das konnte ich mir bis zu jenem Abend beim besten Willen nicht erklären.

Doch Gery zieht mich schnell in seinen Bann. Schaffhausen kommt näher, die Vorfreude steigt.

«Rundschau»: Warum baust Du ausgerechnet die MD-80 als Simulator auf?

Gery Gubler: Ich bin in Norwegen geboren und lebte bis zum achten Altersjahr in Oslo. Danach zogen wir in die Schweiz und pendelten mit der MD-80 regelmässig zwischen der alten und der neuen Heimat hin und her. Selbstverständlich immer mit der SAS, selbstverständlich immer mit der MD-80. Die MD-80 bezeichnete ich stets als «mein» Flugzeug.

«RS»: Aber das reicht als Motivation ja kaum aus, um sich an einen Computer zu setzen und in Amerika ein in drei Teile zersägtes Cockpit zu kaufen!!

G.G.: Die Idee ist über mehrere Jahre gewachsen. Vor gut zehn Jahren habe ich mir selber ein Geschenk gemacht und bin in Kloten zwei Mal eine Stunde mit dem MD-80-Simulator geflogen. Ein teurer Spass, der mich auf die Idee gebracht hat, einen Simulator zu bauen. Ich war überzeugt, dass es möglich

sein muss, so etwas in einfacherer Form in den eigenen vier Wänden aufzubauen. Nach langer Bedenkzeit, einiger Vorarbeit und viel Recherche im Internet habe ich 2009 die Cockpit-Hülle der ehemaligen US-Air-DC-9 gekauft.

«RS»: Darf ich fragen, was das gekostet hat?

G.G.: Rund 3000 Dollar für das Cockpit plus ungefähr 2500 Dollar für die Fracht bis vor die Haustür.

«RS»: Und da waren alle Instrumente, Sitze und Sonstiges mit dabei?

G.G.: Nein, vieles habe ich im Internet erworben oder getauscht.

Mittlerweile sind wir in Schaffhausen angekommen und stehen vor dem Simulator-Raum. Ich kann mir bis zum Öffnen der Tür immer noch nicht vorstellen, dass sich dahinter ein Cockpit eines ehemaligen Linienflugzeugs befindet.

Tatsächlich: vor mir steht ein silberfarbenes Original-Cockpit mit den Sitzen, in denen ich fast 2000 Stunden gesessen habe. Die Fenster sind eingebaut, und im Innenraum wimmelt es noch von Drähten und Ersatzteilen. Die Aussenhaut wurde wieder zusammengesweisst, und es klaffen noch einige Löcher, wo sonst Instrumente wären. Ich muss zugeben, ich bin tief beeindruckt.

«RS»: Baust Du die fehlenden Instrumente noch ein?

G.G.: Kommt darauf an, ob ich sie auf dem Markt finde und ob ich sie auch anschliessen kann. Die ursprüngliche Idee war es, statt den Instrumenten Bildschirme einzubauen und die Werte digital darzustellen. Doch bald merkte ich, dass dies meiner Vorstellung eines möglichst realitätsnahen Cockpits nicht entsprach. So suchte ich auf dem Netz nach günstigen Instrumenten, und die Löcher im Panel füllten sich mehr und mehr.

«RS»: Man kann ja nicht einfach ein Instrument einbauen und hoffen, dass es das Richtige anzeigt.

G.G.: Natürlich nicht. Ich betreibe den Simulator mit dem Flight Simulator X (FS X) von Microsoft und den entsprechenden Zusatzprogrammen für die MD-80. Diese Programme liefern Ausgangsdaten, die ich umwandeln und auf die Instrumente bringen muss. Was hier kompliziert klingt, ist in Tat und Wahrheit noch viel komplizierter. Häufig stehen keine Datenblätter zur Verfügung, und ich muss mich mit «try and error» an das Instrument herantasten. Manchmal mit Totalverlust. Freud und Leid liegen bei einem solchen Projekt sehr nahe zusammen.

«RS»: Sind Dir noch ähnliche Projekte bekannt?

G.G.: Wir «Simmer» sind sehr gut vernetzt. Es gibt einige ähnliche Projekte, deren Erbauer aber ganz unterschiedliche Prioritäten haben. Ich lege zum Beispiel grossen Wert auf möglichst realitätsnahe Simulation. Ich will Originalschalter und keinen Plastikram, ich will einen guten Visual (Simulation und visuelle Darstellung der Aussenwelt), ich will bewegliche Gashebel, ich will den richtigen Steuerdruck am Steuerhorn simulieren, ich will den Motorenstart mit all seinen Fehlfunktionen programmieren, und ich will als letzten Akt auch die Sauerstoffmasken an eine Flasche anschliessen. Ich will so viel, dass mir in den nächsten Jahren garantiert die Arbeit nicht ausgeht.

«RS»: Ich sehe in der Werkstatt Schweissmaschinen, EPROM-Brenner, Leiterplatten, LötKolben und Ersatzteile ohne Ende. Das Programmieren scheint Dir aufgrund Deiner beruflichen Ausbildung zu liegen. Aber wo hast Du all die anderen Fertigkeiten erlernt?

G.G.: Viel habe ich mir autodidaktisch beigebracht. Das Schweissgerät war schnell gekauft, die ersten Brandlöcher noch schneller im Stahl. Man muss sich durchfragen, probieren und auch keine Angst davor haben, einmal zu scheitern.

«RS»: Wirst Du den Simulator einmal kommerziell betreiben?

G.G.: Das ist Wunschdenken. Es ist mein Hobby und das soll es auch bleiben. In welche Richtung sich das Projekt in den nächsten Jahren noch entwickelt, lasse ich bewusst offen.

«RS»: Was sind die nächsten Milestones?

G.G.: Über die Ostertage werde ich zusammen mit einem Kollegen das Visual einbauen. Danach folgen die Programmierung und die Vernetzung der Computer. Bis Anfang Herbst sollte der Visual laufen.

«RS»: Wo kann man sich über den Stand Deines Projekts informieren?

G.G.: Unter www.md80.ch berichte ich in unregelmässigen Abständen über den Stand des Projekts. Ich freue mich über das Interesse.

Mit ein paar «Falken Bräu» und einer Pizza beendeten wir den spannenden Abend, und ich machte mich auf den Heimweg. Ich war mit Sicherheit nicht zum letzten Mal in Schaffhausen. Wer weiss, vielleicht drehe ich bald in paar Runden im «SAFFA»-Holding auf ungewohnt tiefer Höhe. ●

Generation «Flex-Frei»

Eine Glosse zum Thema «Vereinfachungen und Spannungen».

Text: Peter Tilly

Wenn ein Mönch versucht, jemandem die Sexualität zu erklären, eine Lehrerin das «Mann werden» und ein Chefpilot im Liegestuhl das Schlafmanagement, dann juckt es mich in den Fingerspitzen, und ich haue in die Tastatur.

Neulich hat mich ein Kollege mit populärpolitischem Hintergrund gefragt, ob die Sparanstrengungen der Swiss und der Lufthansa im Zusammenhang mit dem Steuerstreit stünden. Ich hob die Augenbrauen und sah ihn fragend an. Logisch, meinte er, jetzt, wo Geldflüsse nicht mehr ungehindert über den Rhein fließen könnten, müssten ein paar deutsch-schweizerische Unternehmen mehr Steuern abliefern, und das müsse irgendwo abgespart werden. Ein inhaltlicher Unsinn, aber eine erfrischend andere Ansicht, dachte ich.

Gelernt habe ich daraus, dass man mit etwas Distanz zur Sache komplexe Zusammenhänge aus anderer Warte betrachtet. Ob dabei das Richtige oder Falsche herauskommt, muss individuell beurteilt werden. Für mich ist die beste Art, Distanz zu schaffen, ein Liegestuhl, möglichst fernab betonierter Pisten – warum nicht in Thailand? Ist der Körper einbalsamiert, die Schulter weich geknetet, das Elefantebier kaltgestellt und die Mango im Magen verschwunden, lassen sich Probleme auf einen einfachen Nenner bringen, ungelöste Rätsel sich vereinfachen.

Albert Einstein hat gesagt, dass man Dinge so einfach wie möglich machen soll, aber nicht einfacher. Und genau hier liegt die Krux – das hat der Nobelpreisträger richtig beschrieben. Wir alle erliegen ab und zu der Versuchung, Zusammenhänge so zu vereinfachen, dass sie gut verdaubar sind. Unsere Ferien-, Bestandes-, PBS-, EFB-, Nespressomaschinen- und Hotelprobleme sind solche Schlachtfelder, die nur zu überleben sind, wenn man sich gar keine Gedanken zum Thema macht, ansonsten man noch weniger zur Ruhe käme. Das ist spannend und zukunftsweisend!

Der Schlaf gehört nicht dazu. Schlaf ist etwas Komplexes, Lebenswichtiges und hilft dabei, klare Gedanken zu formulieren, auch wenn man sich gerade im Liegestuhl an praller Sonne befindet. Wer nämlich nicht schläft, bekommt Koordinationsprobleme, beginnt zu zittern und kann so irreparable Schäden verursachen, die nicht unter die Gerätegarantie fallen. Schnell gehen da 38 000 Franken flöten, oder man macht gar Bekanntschaft mit der Venus.

Wer genug schläft, ist im Cockpit hygienischer, darum das Wort Schlafhygiene.

Den Managern hier Untätigkeit vorzuwerfen wäre ungerecht, schliesslich wurde bereits das «Flex-Frei-Kernteam» gegründet, in der die AEROPERS auch Einsitz nimmt, wovon sie aber noch nichts weiss. Schlafwissenschaftler haben dieses «Flex-Frei» entwickelt und ausgetestet, Marketing-Teams das Branding entworfen, und jetzt liegt die Umsetzung beim Obstgarten in Kloten. Doch eigentlich wäre so ein Aufwand gar nicht notwendig, es steht ja bereits alles im OM A 6.1.1. Wer nicht mehr kann, der darf nicht mehr – oder anders ausgedrückt: Wer nicht «fit for flight» ist, macht Frei auf der Bico-Flex, womit auch das Wortspiel «Flex-Frei» erklärt wäre. ●

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 50 Jahren

Groom Lake, Nevada, USA, 25. April 1962: Kurz nach Einführung der Lockheed U-2 bekam die CIA ernste Zweifel an deren Fähigkeiten, das Gebiet der Sowjetunion unbeschadet zu überfliegen. Deshalb wurden die Firmen Lockheed und Convair Anfang 1958 kontaktiert und um ein Konzept für ein hoch fliegendes Hochgeschwindigkeits-Aufklärungsflugzeug gebeten. Letztlich erhielt Lockheed den Auftrag, denn sie besass die Erfahrung und Infrastruktur für den Umgang mit Geheimprojekten. Der Projektname OXCART war geboren. Das Hauptproblem bei der Entwicklung der A-12 OXCART waren die extrem hohen Temperaturen, die die Luftreibung bei den hohen Geschwindigkeiten mit sich brachten. Teile der Aussenhaut der Flugzeuge erhitzen sich bei Mach 3 auf annähernd 480 °C. An diese hohen Temperaturen mussten alle Komponenten angepasst werden.

Die Testflüge der A-12 fanden unter Geheimhaltung in Groom Lake, Nevada, statt. Extra dafür wurde dort eine Landebahn mit einer Länge von rund 2590 Metern gebaut und wurden zusätzliche Häuser und Hangars errichtet. Da die A-12 aufgrund der zu kurzen Startbahn des Flugzeugwerks in Burbank nicht abheben konnte, wurden die Flügel demontiert und das Flugzeug per Lastwagen nach Nevada gefahren, wo es wieder zusammengesetzt wurde. Nach einem kurzen, inoffiziellen und nur wenige Kilometer langen Flug am 25. April 1962 fand der Jungfernflug am 26. April statt. Der erste offizielle Flug vor Offizieren vor Air Force und CIA fand vier Tage später statt und dauerte rund eine Stunde. Am 2. Mai wurde erstmals die Schallmauer durchbrochen. Ein bekannter Nachfolger der A-12 ist die SR-71.

... vor 40 Jahren

Lübeck, Deutschland, 25. April 1972: Von Lübeck aus startete Hans-Werner Grosse mit seiner ASW-12 am Morgen nach Südwesten, blieb südlich von Bremen und überflog das Ruhrgebiet zwischen Münster und Aachen. In Frankreich führte die Route nordwestlich von Paris weiter über die Seine in Richtung Angers und Nantes. Doch noch bevor dieses ursprüngliche Rekord-



ziel erreicht war, entschied sich Hans-Werner Grosse an diesem Nachmittag, auf den sicheren Weltrekord zu verzichten und stattdessen weiterzufliegen. Es war ein unbeschreibliches Gefühl, weiter zu fliegen als je ein Segelflieger zuvor, und auch weiter, als man es bis dahin für möglich hielt. Grosse steuerte seine ASW-12 nun weiter in Richtung Süden. Entlang der Atlantikküste flog er vorbei an La Rochelle und Bordeaux und landete schliesslich auf dem Flugplatz von Biarritz. In Zeiten lange vor der Verfügbarkeit von Satelliten-Navigationssystemen war es gar nicht so einfach, die genaue Distanz zwischen Lübeck und dem Landeort festzustellen: 1460,8 Kilometer waren es letztendlich, die ihn zu einer Segelflug-Legende machten.

Die Flugleistung war zu dieser Zeit so beeindruckend, dass sogar die «New York Times» mit einem halbseitigen Artikel über den Flug berichtete. Und selbst in den Ländern des damaligen Ostblocks wurde über den Erfolg des deutschen Piloten berichtet. Auch nach vier Jahrzehnten hat noch kein anderer Pilot eine längere Strecke im Segelflugzeug über Europa zurückgelegt.

... vor 30 Jahren

Jakarta, Indonesien, 24. Juni 1982: British Airways Flug 9 startete von London Heathrow, um sich mit mehreren Zwischenlandungen auf die lange Reise nach Neuseeland zu begeben. Das Flugzeug, die «City of Edinburgh», eine Boeing 747-200 mit dem Kennzeichen G-BDXH, flog in eine Wolke Vulkanasche, die von der Eruption des Vulkans Gunung Galunggung in die Erdatmosphäre geschleudert worden war. Die damals noch völlig unbekanntem Effekte begannen um 20.37 Uhr Ortszeit, also nach Einbruch der Dunkelheit in einer Flughöhe von 11 300 Metern über dem Indischen Ozean: Lichteffekte vor dem Cockpit-Fenster, Rauchentwicklung in der Kabine, extrem gestörter Funkverkehr und schliesslich der totale Ausfall aller Triebwerke. Rund 165 Kilometer hätten im Gleitflug zurückgelegt werden können. Zwar hätte dies ausgereicht, um den nächstgelegenen Flughafen in Jakarta zu erreichen, wenn nicht die hohen indonesischen Berge zu überqueren gewesen wären. Trotz der Anspannung und des Zeitdrucks gelang es dem Kapitän, eine Ansage zu machen, die als eine Meisterleistung der Untertreibung in die Luftfahrtgeschichte eingegangen ist: *«Ladies and Gentlemen, this is your Captain speaking. We have a small problem. All four engines have stopped. We are doing our damndest to get them going again. I trust you are not in too much distress.»*

In einer Höhe von 4100 Metern unternahm Kapitän Eric Moody einen letzten Versuch, die Triebwerke wieder in Gang zu setzen. Zur grossen Freude der

Crew liess sich Triebwerk um Triebwerk starten. Doch sobald eine bestimmte Flughöhe erreicht war, setzten die gleichen Effekte erneut ein.

Letztendlich wurde entschieden, den Flug in einer Höhe von 3700 Metern mit jetzt drei laufenden Triebwerken fortzusetzen, was gerade ausreichte, um die vor ihnen liegenden Berge sicher zu überqueren. Erst nach der geglückten Landung wurde das Ausmass des Schadens deutlich. Die ganze Maschine war von feinen Kratzspuren übersät. Erst später wurde klar, dass die Probleme durch Vulkanasche ausgelöst worden waren.

... vor 20 Jahren

Novosibirsk, Russland, Mai 1992: Wie so viele russische Airlines entstammt auch die Airline S7 einem ehemaligen Aeroflot-Direktorat. Im März 1992 wurde nach dem Zerfall der alten Aeroflot aus der Novosibirsk-Tolmachovo-Abteilung die Siberia Airlines gebildet. Als Starthilfe gab es 57 Flugzeuge meist jüngeren Baudatums. Viele erfahrene Piloten blieben der Airline treu. Daneben erhielt sie die grössten Wartungsanlagen östlich des Urals sowie eine Pilotenschule. Die ersten Jahre waren hart. Aufgrund weggefallener Subventionen auf Flugtickets konnten sich immer weniger Menschen das Fliegen leisten. Die Flugsicherung war marode und die Technik veraltet – beides war nicht vertrauenerweckend. Siberia musste ganz von vorne anfangen.

1998 überarbeitete ein neues, westlich orientiertes Management das ganze Airline-Konzept. Das Streckennetz passte es dem wirklichen Bedarf an. Die Flottenvielfalt wurde auf 12 Il-86 und 33 Tu-154 reduziert. Zudem wurden zwei neue Tu-204 bestellt, um den künftigen europäischen Lärmvorschriften zu entsprechen. Mit diesen Massnahmen setzte Siberia zum Höhenflug an. Novosibirsk entwickelte sich immer mehr zur Drehscheibe zwischen Europa und Asien. Um auch bei der Wartung der Flugzeuge Überführungen und Ausfallzeiten zu minimieren, wurden im Jahr 2000 regionale Wartungskomplexe in Barnaul, Kemerovo, Tomsk, Novokuznetsk und Irkutsk errichtet. Heute bewegt die in S7 umgetaufte Airline 38 Boeing- und Airbus-Flugzeuge. Weitere 23 sind bestellt.

... vor 10 Jahren

Milano, Italien, 18. April 2002: Luigi Fasulo startete in seiner Rockwell Commander 112 vom Flughafen in Locarno aus eine Reise nach Mailand. Schon bald begannen sich erste Unregelmässigkeiten abzuzeichnen. Fasulo flog erst eine gesperrte Piste an. Dann meldete er Probleme mit dem Fahrwerk. Versuchte er das Fahrwerk manuell auszufahren? Vernachlässigte er

möglicherweise die Navigation? Auf jeden Fall nahm der bis anhin über dem Flughafen kreisende Fasulo plötzlich Kurs auf das Mailänder Zentrum, wo er geradewegs in den Pirelli-Turm prallte. Dabei traf er die 26. Etage, die daraufhin in Flammen stand und teilweise verwüstet wurde. Ausser dem Piloten selbst starben bei dem Unglück zwei Sekretärinnen, die zur Zeit des Unfalls in der besagten Etage gearbeitet hatten. Rund 70 weitere Personen wurden verletzt – viele durch herabstürzende Trümmer, die nach dem Unfall über die ganze Strasse verteilt wurden. Ob Fasulo vor dem Aufprall das Bewusstsein verloren oder einen Herzinfarkt erlitten hatte, sollte eine Autopsie klären.

Kurz vor dem Abflug soll er einer Enkelin gesagt haben: «Ich könnte eine Dummheit begehen.» Für einen seiner beiden Söhne, Marco Fasulo, ist der Fall klar: «Es war Selbstmord» – dies wegen Finanzproblemen. Die Tatsache, dass Fasulo den Pirelli-Turm genau in der Mitte traf, liess Zweifel an einem Unfall aufkommen. So äusserte sich Transportminister Pietro Lunardi skeptisch gegenüber der Unfall-Theorie: «Bei der Präzision der Flugrichtung auf das Ziel sind Zweifel an einem reinen Zufall berechtigt.»

Sowohl die Mailänder Staatsanwaltschaft als auch Freunde des Opfers und die Frau Fasulos, Filomena, gingen von einem tragischen Unfall aus. Dafür sprach auch der letzte Funkkontakt zwischen dem Piloten und dem Kontrollturm am Mailänder Flughafen Linate. Fasulo meldete beim Anflug technische Probleme mit dem Fahrwerk seiner Maschine, bat aber nicht um Hilfe. Kurze Zeit darauf kam es zu einem groben Missverständnis. Fasulo bezog ein Landeverbot auf sich, welches der Tower aber einem Hubschrauber erteilte. Anstatt weiter über dem Flughafen zu kreisen, drehte er in Richtung Innenstadt ab und steuerte im Tiefflug direkt auf das Pirelli-Hochhaus zu. ●

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

Im Juli 2011 übernahm **PrivatAir** eine erste Boeing 737-300 von KLM und betreibt sie seither mit der Schweizer Registrierung HB-JJB für Equatorial Congo Airlines (EC Air). Im Dezember 2011 erwarb PrivatAir eine zweite Boeing 737-300 von KLM, und diese wurde im Februar nach Brazzaville überflogen. PrivatAir will in Kürze auch noch eine Boeing 757 für die EC Air betreiben. Die Maschine wurde schon umbemalt und steht momentan in Maastricht. Die EC Air wurde mit Hilfe von Lufthansa Consulting gegründet. Sie betreibt ein lokales Streckennetz aus Brazzaville unter anderem nach Pointe Noire und will mit diesen Flugzeugen weitere Linien eröffnen. Dank der schweizerischen Organisation des Flugbetriebes kommt EC Air nicht, wie alle anderen Kongo-Airlines, auf die schwarze Liste der EU.

SkyWork Airlines aus Bern beförderte mit ihren 147 Mitarbeitenden im vorigen Jahr 87645 Passagiere auf 4110 Flügen nach 14 Europa-Destinationen. Im Sommer 2012 sollten es 25 Flugziele werden. Im Durchschnitt waren die sechs Flugzeuge (drei Bombardier Dash 8-Q400 und drei Dornier 328) nur zur Hälfte ausgelastet. SkyWork rechnet damit, dass sie spätestens 2013 die Gewinnschwelle erreichen wird.

Der zwischen November 2006 und Juni 2009 in der Schweiz als HB-IQR registrierte Airbus 330-223 ist Ende Februar als VH-SSA wieder nach Zürich überflogen worden. Zuvor war er in Australien bei **Strategic Airlines** im Einsatz. Die Airline hatte sich noch im November 2011 in Air Australia umbenannt, musste aber im Februar infolge Insolvenz in Konkurs gehen. Die HB-IQR war die zweite ehemalige Sabena- und Lufthansa-A330-200, mit der die Swiss ab Dezember 2006 ihre Flotte ausbaute und so den Turnaround einleitete.

Darwin Airline rutschte wieder in der Verlustzone, obwohl sie 2011 rund 397000 Passagiere beförderte und der Umsatz bei 220 Mitarbeitern von 38 auf 55,8 Millionen Franken stieg. Darwin übernahm 2011 zwei Flugzeuge von der Genfer Baboo und betreibt nun acht Kurzstreckenmaschinen. Für 2012 ist ein weiterer Ausbau geplant, unter anderem in Zusammenarbeit mit der Swiss (Wet Lease und Code Share).

World News ...

Sanction-hit **Iran Air** has acquired the first of three Boeing 747-300s it is purchasing from Al Sayegh Airlines. The 1986-vintage aircraft, having more than 16000 cycles, 86000 flight hours and formerly operated by Qantas, has been registered in Gambia (C5-SAM) since February 2012. Kyrgystan-based Al Sayegh Airlines is owned by UAE-based Sayegh Group and the airlines has two further B-747-300s in its fleet, which are both in storage and scheduled to be sold to Iran Air this year. They have been registered in Burkina Faso (XT-DMA and XT-SAG), having been operated for Centreafrique Express last year. **Iran Aseman** also managed to get two very old **Airbus 340-300** (msn 002 and msn 003), previously operated by Virgin Atlantic and stored in Lourdes. They have been initially sold to an unknown Bangladeshi airline, Rajshahi Air. The original plan involved transporting the first A340 to Tunis for painting but the paint slot became suddenly «unavailable» and the aircraft was instead sent directly to Dhaka, making a unexpected and unscheduled stop in Tehran where it was blessed with camel blood and added to Iran Aseman's fleet. An Airbus 310 formerly used by the German Chancellor has also started a new life in Iran. An Eastern European investment group had purchased the aircraft for about 3,1 million Euro. Named after the first post-war German President Theodor Heuss, the A310 had served Helmut Kohl, Gerhard Schroeder, Joschka Fischer and Angela Merkel over its two decades of service. It has been delivered via Kiev and is now registered EP-VIP with **Mahan Air**.

Airbus is looking at the potential for adapting its sharklet wingtips to the A330 following good results from initial flight tests of the modification on the A320. The manufacturer is also interested in raising the maximum take-off weight of the A330-200 to 240 tonnes from its current limit of 238 tonnes. Initial results on the A320 indicated improvements that exceeded early estimates of 3.4 %, and were approaching 4 % on some flights. Sharklets on the A330-200 could nudge the twinjet's range closer to the capability of the rival Boeing 787-8.

Boeing's progress toward producing two aircraft per day from its Renton (Washington State) B-737 factory has reached another milestone with the rollout of the first aircraft on a 35-per-month cycle. Renton's parallel final-assembly lines are scheduled to reach a combined rate of 42 aircraft/month in the first half of 2014. With 21 to 22 production days per month, that rate

equals about one aircraft per day from each of the two lines. The build-up is occurring without noticeable strain to the supply chain. The first aircraft produced at the higher rate, a B-737-800 for Norwegian Air Shuttle, left the line with only eight jobs to be completed outside the normal production sequence.

Even as its 1000th B777 rolled off the production line in March, **Boeing** was working on the blueprints for the next generation of its hugely successful twinjet. The airframer is now advancing towards a probable late 2012 launch of a conceptual B-777X-family, which the company's internal assessments tout as the most efficient commercial aircraft ever developed. Boeing conceptualises a three product family that stretches the fuselage of the B-777-200ER and -300ER to establish two new three-class 353- and 407-seat aircraft, becoming the B-777-8X and -9X. The B-777-9X would yield a 21 per cent improvement in per-seat fuel burn and a 16 per cent improvement in a cash operating per seat over the B-777-300ER. A possible third family member would be the B-777-8LX, an ultra-long-range shrink of the B-777-9X, providing mission range of 9480 nautical miles. The reduced fuel burn and added range may open up profitable flights between Sydney and London with-out the need for a stop in Southeast Asia.

Boeing certified the B-747-8 passenger aircraft with-out use of a 12500 liters tail fuel tank, a restriction that is only likely to affect the nine VIP Boeing Business Jet orders among 106 the company has received for the four-engine jet. The lockout of the tank in the horizontal stabilizer cuts about 400 nautical miles off the airplane's maximum range. It was ordered because of an FAA certification requirement that Boeing demonstrate that the airplane will not be affected by the loss of a fitting in its wing-to-engine strut joint. During testing, flight-test crews experienced flutter when the aft tank was 15 per cent or more full. The fitting isolated by the FAA requirement is not new to the B-747-8, the part was retained from the B-747-400, but there is no record of it failing in service.

Crash News ...

Pakistani investigators have catalogued the arrogance and poor airmanship demonstrated by an **Airblue (Pakistan) Airbus 321** captain before the twinjet crashed into high terrain during a circling approach to Islamabad. The inquiry found that enhanced ground-proximity warning system issued

15 «pull up» warnings, among a total of 21 alerts, but the crew failed to respond. The first officer had tried in vain to warn the captain of danger, but he had been subjected to humiliation, castigation in an overbearing manner during the flight. The aircraft had lined-up for an approach on runway 30 before breaking off for the circling approach, in low visibility, to the opposite-direction runway 12. The captain had a «strong fixation» for a right-hand downwind circling approach, said the Pakistani accident report, and air traffic control twice had to refuse his request for such a manoeuvre, as it was not permitted. The CAA also pointed out that the successful touchdown by a Pakistan International Airlines flight – albeit at the third attempt – probably put the captain under further pressure to land the Airblue jet. After breaking off to execute the left-hand circle, the captain took the aircraft down to 2300 feet, below the minimum descent altitude of 2510 feet. The captain, in another breach of procedures, had instructed the first officer to insert four additional and unauthorised way points into the FMS, the flight management system. When levelling on downwind, the captain failed to maintain visual contact with the airport. The aircraft continued to fly north-west, heading for high terrain and an area of restricted airspace. The air traffic control instructed the A321 to turn left but the aircraft did not respond immediately because the captain had opted to fly the approach in NAV (FMS Navigation) mode. The correct heading was selected but the HDG (Heading) mode not engaged. Forty second before the accident the correct mode for a heading change was finally engaged but the aircraft naturally started to turn right (requested dialled heading was 086), instead of left, taking the twinjet towards the Margalla Hills. Despite the ground-proximity warning system sounding “pull up” warnings, and the first officer urging the same, the captain failed to respond, instead executing extreme manoeuvres, including banking 52°, and expressing his inability to understand why the aircraft was not turning as instructed. None of the 146 passengers and six crew members survived when the aircraft hit the Margalla hills, some 7,3 nm north of runway 12 threshold.

Und noch einige andere Unfälle:

Am 30. Januar absolvierte der Bedarfsflughanbieter **Tracep** (DR Kongo) einen Frachtflug von Bukavu nach Namoya. Dort kam die Antonov 28 aber nicht an. Laut Antonov war die Betriebsgenehmigung für das Flugzeug bereits im Jahr 1993 erloschen ...

Am 7. Februar rutschte in Jayapura eine A320 der **Batavia Air** (Indonesien) bei der Landung über das Ende der 2183 Meter langen und regennassen Bahn hinaus.

Am 13. Februar stand die Landung der A320 der **AirPhil Express** (Philippinen) unter keinem guten Stern. Es regnete, es kam kaum Wind von vorne, die Klappen waren nicht voll ausgefahren, das Flugzeug war schwer und die Bahn in Kalibo mit 2180 Metern nicht gerade endlos lang. Und die Piloten verpassten noch den Aufsetzpunkt um fast 500 Meter. Das führte natürlich zu einem «Overrun».

Am 17. Februar meldeten die Piloten des **Air Kanbawza** (Myanmar) Hydraulikprobleme mit ihrer ATR72. Es gelang ihnen nicht, das Bugfahrwerk auszufahren, sodass man nur auf den Hauptfahrwerken landete. Dabei kam die ATR von der Bahn ab und kollidierte mit einem Sandhaufen.

Short News ...

Norwegian gab den grössten, je von einer europäischen Airline gemachten Flugzeugeinkauf bekannt. Parallel zu den 100 A320neo (plus 50 Kaufrechte) wurden bei Boeing weitere 22 B-737-800 sowie 100 B-737MAX-8 (plus 100 MAX-Kaufrechte) bestellt.

Avianca-TACA bestätigte ihren Vorvertrag über A320neo und bestellte jetzt 33 Flugzeuge der A320neo- sowie weitere 18 der A320-Classic-Familie. Die Gruppe hat 190 Airbusse bestellt.

Spirit Airlines aus den USA hat weitere 75 Airbusse in Auftrag gegeben. Vom Image her entwickelt sich Spirit zu etwas wie einer amerikanischen Ryanair mit Extragebühren für jeden Kleinkram.

Lion Air (Indonesien) bestätigte ihren Auftrag über weitere 29 B-737-800/900 sowie 201 B-737MAX-8 und MAX-9 (total 408 B-737, davon 60 geliefert).

Japan Airlines bestellte weitere zehn Boeing 787-9 und wandelte zehn B-787-8-Orders in B-787-9 um. In Summe hat JAL damit 25 B-788 und 20 B-789 bestellt, dazu kommen noch 20 Optionen.

Merpati aus Indonesien unterzeichnete einen Vorvertrag über gleich 40 AVIC ARJ-21 Regionaljets (chinesische DC-9 Kopie).

Alitalia plant die Übernahme der Windjet (zwölf A320) sowie der Blue Panorama (sechs B-737, zwei B-757, drei B-767) inklusive des Low-cost-Ablegers Blu Express.

Azul (Brasilien) gab weitere zehn Embraer E190 in Auftrag (Summe 62 eigene Embraer-Jets).

LOT soll ihre ersten beiden Boeing 787-8 als erster europäischer Kunde nun Ende November 2012 erhalten. Weitere drei sollen dann bis Februar 2013 folgen.

Die **Lufthansa** hat die beiden ausgemusterten B-747-400 D-ABVA und -ABVB an die Deucalion Capital verkauft, welche sie von der Firma UAM in Tupelo (Mississippi) verschrotten lässt. Die nächsten vier B-747-400-Ausmusterungen sollen zur Jahreswende 2012/2013 erfolgen. Allerdings ist zwischen April und Dezember 2012 die Abgabe von 15 B-737-300 sowie weiterer fünf B-737-500 vorgesehen.

R.I.P 2012

- Le 20 janvier 2012, Cirrus Airlines, 14 avions, 350 employés
- le 28 janvier 2012, Spanair, 28 avions, 3500 employés
- le 3 février 2012, Malev, 22 avions, 2800 employés
- le 3 mai 2012, Cimber Sterling, 26 avions, 1000 employés
- ainsi que CargoItalia, Air Alps, Air Australia. •

Gedanken eines Fliegenden

ptilly@me.com

Text: Peter Tilly

Darf man eine Kolumne mit einer E-Mail-Adresse beginnen? Ich weiss vieles, das man mit E-Mails nicht anstellen soll oder darf, aber meines Wissens gehört das E-Mail im Kolumnentitel nicht dazu. Meine elektronische Postadresse steht darum zuoberst, weil unsere Sekretariatsfee Dodo nach meiner letzten Kolumne öfters als sonst üblich nach eben dieser gefragt wurde. Da auch die AEROPERS kostenbewusst arbeitet, habe ich mit dem unkonventionellen Titel nicht unwesentlich dazu beigetragen, dass unser Sekretariat in Zukunft entlastet wird.

Für die Beiträge dieser Nummer war ich wieder einmal im Archiv der AEROPERS. Das Archiv ist der Ort am Ewigen Wegli, wo Ewiges gelagert wird. Da findet man mehrere Laufmeter Geschichte unseres Verbands fein säuberlich aufgereiht. Am interessantesten – wie könnte es auch anders sein – sind die alten Ausgaben der «Rundschau». Wer den etwas muffigen Gestank im ewigen Keller am Ewigen Wegli aushält, der erfährt ganz Interessantes, ja Skandalöses!

Im Jahr 1987 schrieben Geri Zumstein und Jan de Jager kritisch über die Lernmaschinen. Jüngeren Semestern muss man erklären, dass diese Lernmaschinen angeschafft wurden, um den damals schon veralteten LPC-Browser MK I zu ersetzen. Die Schreiber des Artikels gebrauchten die Worte «frustrierend», «am Lernenden vorbei» und «kritisch» öfters, als man dies in einem Artikel über ein neues IT-Tool zu lesen wünscht.

Davon, dass Geri Zumstein und Jan de Jager vor 25 Jahren grossen Weitblick bewiesen, zeugt der Satz am Ende des Artikels. Geri und Jan wagten einen Blick in die Zukunft und schrieben: «Die technischen Möglichkeiten im computerunterstützten Lernen sind gross, zukünftig werden Video und Computer mit Touchscreen eingesetzt (...).» Vor einem Vierteljahrhundert hatten die beiden schon das iPad vor Augen, unsere IT-Abteilung ist bis dato noch nicht so weit.

Als ich das Archiv wieder verlassen wollte, fehlte Dodo und damit der Schlüssel, um den ewigen Keller am Ewigen Wegli abzuschliessen. Unsere Sekretariatsfee wollte nur kurz im OPS das Postfach leeren, fand aber auf die Schnelle keinen Parkplatz. Es blieb Zeit, mich noch etwas an den alten

«Rundschau»-Ausgaben zu erfreuen. In einer Ausgabe neueren Datums wurde jemand gefragt, was er machen oder sagen würde, wenn er für einen Tag CEO wäre.

Ich muss da allerdings nicht lange überlegen. Mein erster Satz als CEO habe ich bereits auf meiner Festplatte eingebrannt und werde ihn bei Gelegenheit – zum Beispiel, wenn mein Wagen wegen Parkplatzproblemen auf dem Aussenplatz P876 zwischen Panzerpiste und Neeracher Ried steht – sofort laut und deutlich aussprechen:

«Harry, hol' schon mal den Wagen!»

Gelesen

Der Anfang vom Ende

Text: Viktor Sturzenegger

Wieder einmal habe ich keine Leseaufträge der Redaktion, also greife ich zu von mir kürzlich gelesenen Werken, die sich, wie die fleissig Lesenden dieser Kolumne unschwer erraten können, hauptsächlich in der Kriminalliteratur finden.

Das Thema der heute erwähnten Bücher und des Films, der sich mir natürlich wegen seines Titels aus der Erinnerung aufdrängte, ist allerdings auch ein höchst aktuelles, das in jüngerer Zeit im Umfeld von Länder- und Bankenkollapsen oft in der Diskussion auftaucht: Die (un-?)menschliche Gier.

Gier geht Hand in Hand mit Geiz und Masslosigkeit. Das Thema wurde Anfang der 20er Jahre des letzten Jahrhunderts von Erich von Stroheim in einem geradezu gewaltigen Werk aufgenommen, dem Stummfilm «Greed». Sehr zum Leidwesen des als masslos und überbordend bekannten Regisseurs wurde seine akribische Umsetzung eines amerikanischen Schicksalsromans mit über acht Stunden Dauer durch die Produzenten zerstückelt und auf etwas über zwei Stunden «eingedampft». Dass darin die vielen gesellschaftskritischen Themen Erich von Stroheims keinen Platz mehr fanden, war wohl kaum nur Zufall ...

Heute ist kein «Director's Cut» mehr vorhanden, weil die auf Kasse bedachten Produzenten mit dem ihnen gehörenden Film ganze Sache machten und den ihnen nicht passenden Teil vernichteten. Trotzdem bleibt der Film ein echtes Lehrstück über Gier und Geld, das sogar in seiner verkrüppelten Fassung zu faszinieren vermag – vor allem in einer auf zirka vier Stunden erweiterten, vom unabhängigen amerikanischen Filmproduzenten Rick Schmidlin 1999 nach von Stroheims Originaldrehbuch mit Standfotos ergänzten Fassung, die der vom Regisseur gewollten Version näher kommt als die zweieinhalbstündige Version von 1925.

Etwas neueren Datums ist das erste Buch, das ich heute erwähnen möchte: Anne Perrys 2009 auf Deutsch erschienenenes Werk beschäftigt sich im Umfeld des viktorianischen London einmal mehr mit dem zum Chef der Wasserpolizei beförderten William Monk. Mit der Unterstützung seiner Frau Hester, der

im Krimkrieg an der Seite der berühmten Florence Nightingale aktiv im Krieg erfahrenen, zupackenden Krankenschwester, gelang es ihm schon in einigen bisher erschienenen Bänden, erfolgreich in schwierigen Fällen zu ermitteln.

Auch in diesem Buch wird Monk nur dank der Unterstützung durch seine Frau, aber auch der des Rattenjägers Sutton und des «Mudlarks» Scuff, eines elfjährigen Waisen, der Hester und ihm schon früher hilfreich war und im Laufe der Geschichte gar zum Familienmitglied wird, die Auflösung eines Falles gelingen, der sich äusserst widerspenstig zeigt.

Von seinem Vorgänger Durban hat Monk die Mission «geerbt», den gefährlichen Jericho Phillips vor Gericht zu bringen. Ihm werden Morde an nicht mehr willfähigen gefangenen Jungen vorgeworfen. Die Knaben werden in einem zum Bordell umgebauten Boot an reiche Londoner vermietet und dabei auch gefoltert. Dass Durban bei der Verfolgung Phillips' lauter Rückschläge erlitten hatte und unter nicht eindeutigen Umständen ums Leben kam, hält weder Monk noch Hester und ihre tapferen Helfer davon ab, diesen zu verfolgen.

Monk gelingt es gar, Phillips vor Gericht zu bringen – doch als Rathbone, Anwalt und eigentlich ein Freund von Monk und Hester, diesen unter Ausnutzung seiner Kenntnisse über seine Freunde, die als Zeugen im Prozess aussagen, frei zu bekommen vermag, ist deren Enttäuschung gross. Die intrigante Ausgangslage ist brillant für die Entwicklung der Geschichte, und sie fesselt Seite um Seite in ihren Beschreibungen des Viktorianischen England, dessen Gesellschaft und der sozialen Missstände ebenso wie in der Darstellung menschlicher Gier bei Phillips und seinen Kunden. Speziell farbig sind die Schilderungen der Verhältnisse an der Themse im 19. Jahrhundert.

Als letztes möchte ich das neuste Werk Arne Dahls erwähnen: «Gier», der deutsche Titel, hat mich zu diesem Artikel eigentlich angeregt, ist die Triebfeder auch der darin erwähnten Kriminellen. Dahl hat seine früher auf Schweden beschränkte A-Gruppe neu in die Europäische Polizeitruppe integriert.

Zwar sind «Hjelm und Holm» inzwischen zum Paar geworden, doch trennt sie der Autor gleich wieder, indem er Kerstin Holm in Stockholm agieren lässt, während Paul Hjelm zum Leiter einer streng geheimen «Operativen Einheit» der Europol ernannt wird und damit in Den Haag hausen muss.

Dieses Schicksal teilt er allerdings mit Jorge Chavez, der seine Sarah an der Seite Kerstins in Schweden weiss. Eine Ausgangslage für Missverständnisse und Eifersucht, wie auch der ganze Roman grundsätzlich die grossen

Werte anpeilt. Nichts weniger als die internationale Vernetzung von Kriminalität und Politik ist das Thema.

Dabei kämpfen die Protagonisten in ganz Europa (inklusive der neuen EU-Länder) gegen die 'Ndrangheta und weitere verbrecherische Organisationen und versuchen von ihr erpresste Profiteure zu entlarven.

Auch in diesem Buch geht es um das abstossende Thema Kinderpornographie, es wird auch hier gemordet und gefoltert – moderner als in Perrys Werk, aber hier wie dort spielen einflussreiche Männer entsetzlich rücksichtslose Rollen. Profit geht über alles, und wenn er sich mit zweifelhaftem Lustgewinn verbinden lässt, hat der Spieler im Machtpoker des organisierten Verbrechens den Jackpot der Perversion geknackt.

Mag Dahls Buch auch in vielen Aspekten nicht ganz überzeugen, die Vertrautheit mit den Protagonisten aus früheren Büchern hat es mich doch mit Spannung lesen lassen.

Erich von Stroheim: Greed, USA 1924 (Fassung USA 1999)

Anne Perry: Galgenfrist für einen Mörder, München 2009, SBN 978-3-442-46340-4

Arne Dahl: Gier, München 2012, ISBN 978-3-492-05305-1

Meinungsmacher der Aviatik

Webforen sind Tummelplätze für Verschwörungstheoretiker, aber auch ernst zu nehmende Diskussionsplattformen. In der deutschsprachigen Aviatikszene spielt «flightforum.ch» eine wichtige Rolle. Doch wie einflussreich ist solch ein Forum wirklich? Ein Erklärungsversuch.

Text: Peter Tilly

Über 10000 Besucher pro Tag, mehr als 400 Mitglieder, fast 100000 Themen und mehr als eine dreiviertel Million Beiträge. Eindrückliche Zahlen für ein Forum, das erst zwölf Jahre existiert. Auf der Plattform «flightforum.ch» dreht sich fast alles um die Aviatik. Die besten Flugzeugbilder sind dort zu finden, Reiseberichte aus aller Welt werden präsentiert, Gerüchte gepostet, Ausflüge mit Kleinflugzeugen organisiert und Videos gezeigt, die manch einen Chefpiloten in Erklärungsnotstand bringen. Die Begeisterung der Leser und Schreiber für die Aviatik ist mit Händen zu greifen. Man diskutiert, vermutet, spekuliert, analysiert und publiziert Gehörtes und Behauptetes. Dass es manchmal etwas länger geht, bis der Letzte von einer Tatsache überzeugt ist, gehört zur Diskussionskultur auf solch einer Seite.

Kompetenzzentrum

Unter den Mitgliedern finden sich alle Berufe der Aviatikbranche. Fragen zu technischen Systemen werden durch Flugzeugmechaniker beantwortet und navigatorische Probleme durch Lotsen gelöst. Piloten sind zahlreich vertreten, wobei die Kleinaviatik eindeutig in der Überzahl ist. Hoch gehen die Diskussionen jeweils nach einem Unfall. Hier ziehen sich (fast) alle Experten zurück, bis die ersten Fakten auf dem Tisch liegen. Bei arbeitspolitischen Themen und im Unterforum «Unfälle» ist das «flightforum.ch» zuweilen ein Tummelplatz für Besserwisser, was der Wahrheitsfindung selten nützt.

Dies soll aber die Qualität der übrigen Diskussionen nicht schmälern. Es wird in den diversen Unterforen viel Aufklärung betrieben. Aviatik-Begeisterte bauen sich so ein Wissen auf und stellen Fragen, die gestandene Airline-Piloten derweil zum Schwitzen bringen. Die Qualität von Foren wie dem «flightforum.ch» wird von den Mitschreibenden bestimmt. Nur wenn Fachwissen auch von Fachleuten weitergegeben wird, ist die Tiefe garantiert.

Meinungen von Fachleuten zählen

Webforen sind gerade für die Medien mit knappem Recherchierbudget eine dankbare Quelle für Informationen, aus denen schnell eine dicke Schlag-

zeile wird. Journalisten dieses Schlags verzichten oft auf Quellenprüfung und übernehmen Gerüchte und Halbwahrheiten unkritisch und hemmungslos. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Beiträge mit dem notwendigen Fachwissen und der Vorsicht verfasst werden, ohne dabei Internas auszu-plaudern oder firmeneigene Bulletins zu zitieren. Trotz diesen publizistischen Fesseln ist es wünschenswert, dass sich Fachleute in diesen Foren engagieren, Unwahrheiten korrigieren und den eigenen Berufsstand ins richtige Licht rücken. Über 10 000 Besucher pro Tag, mehr als 400 Mitglieder, fast 100 000 Themen und mehr als eine dreiviertel Million Beiträge sind eine Riesenchance, Werbung für den eigenen Berufsstand zu machen und das Piloten-Image dorthin zu rücken, wo wir es alle wieder gerne hätten. Foren sind wichtige Meinungsmacher! Die Forenteilnehmer haben es in der Hand, diese Meinung zu beeinflussen. ●

Shooter's Corner

Fremde Menschen vor der Kamera

Wir sind oft in anderen Kulturen unterwegs, sei es beruflich oder auf privaten Reisen. Dabei zählen die Begegnungen mit Menschen vielfach zu den eindrucklichsten Momenten, an die wir uns noch lange zurückerinnern. Doch fehlen leider häufig die Fotos solcher Begegnungen.

Dominique Wirz

Kein Wunder! Denn das Fotografieren von fremden Menschen auf Reisen ist das schwierigste und heikelste Gebiet der Reisefotografie überhaupt. Denn die Kamera auf jemanden richten ist eine eindringliche, ja fast aggressive Geste, die im ersten Moment oft Ablehnung bewirkt. Vor allem von Ort zu Ort hetzende Pauschalreisende haben oft nicht genug Zeit, um die aggressive Wirkung des Fotografierens abzubauen. Doch wer allein oder zu zweit reist, sollte seine Chance auch nutzen und nicht nur im Vorübergehen fotografieren.

Innere Ausreden überwinden

Will man gute Menschenfotos machen, muss man zuerst einmal seine inneren Ausreden überwinden. «Wir haben jetzt sowieso keine Zeit», «die Person ist gerade beschäftigt», «ich erhalte ja eh keine Fotoerlaubnis» oder «die Sonne steht nicht ideal». Gibt man sich einen Ruck und geht den ersten Schritt, lohnt es sich oft nicht nur wegen der Fotos, sondern auch wegen des Kontaktes an sich, des interessanten Gesprächs oder gar einer neuen Freundschaft. Weil für gute Menschenfotos meist Humor, Charme, Rücksicht, Aufmerksamkeit, Geduld und Verstehen gefordert sind, trägt das Fotografieren von Menschen wesentlich zur Reifung der eigenen Persönlichkeit bei. Man wird mit der Zeit zum Experten in Körpersprache und Mimik (vor allem bei Sprachbarrieren) – eine wertvolle Erfahrung!

Vertrauen schaffen und Respekt zeigen

Die Art und Weise, wie jemand mit einer Kamera einem Menschen gegenübertritt, entscheidet über Erfolg und Misserfolg. Einfühlungsvermögen, Höflichkeit, Fingerspitzengefühl und einige Kenntnisse aus der Verhaltenspsychologie sind hier gefragt. Denn eine Kamera kann Privatsphäre verletzen. Vor allem ungefragtes oder heimliches Fotografieren ist heikel und wird

oft als bedrohlich empfunden. Spielen Sie daher mit offenen Karten, schaffen Sie zunächst Vertrauen. Lassen Sie die Kamera erst mal unauffällig im Rucksack. Suchen Sie den persönlichen Kontakt, plaudern Sie, interessieren Sie sich für die Tätigkeit, die Ihr Gegenüber gerade beschäftigt. Witzeln Sie mit den Kindern. Haben Sie diese einmal gewonnen, so sind auch die Erwachsenen zugänglich! Und zeigen Sie dem Gegenüber vor allem Respekt. Das heisst auch: Nehmen Sie sich Zeit und versuchen Sie sich in der Landessprache. Ein paar Fotos von zuhause können Eis brechen und lassen ein ganzes Dorf zusammenströmen.

Um Erlaubnis bitten

Fragen Sie dann, ob Sie ein Erinnerungsfoto machen dürfen. Sie können auch anbieten, die Fotos später zu schicken – was Sie dann auch wirklich machen sollten! Eine freundlich vorgebrachte «Bitte» wird selten abgeschlagen, und wenn die Einheimischen merken, dass Sie sie nicht überrumpeln, werden sie in aller Regel gerne bereit sein, als Modell zu agieren. Versuchen Sie sich vorzustellen, wie Sie gerne behandelt würden! Es gibt auch sehr viele Menschen, die sich sehr gerne fotografieren lassen, die es sogar genießen, im Mittelpunkt zu stehen. Wir alle brauchen Beachtung und Anerkennung. Wenn mich da ein Fotograf aus der Menge aussucht, so kann das sehr schmeichelhaft für mich sein. Besonders empfänglich dafür sind Frauen und Mädchen. Wenn ich offen und ehrlich Aussehen, Kleidung oder Schmuck bewundere, dann gelingen oft die besten Porträts. Kennt man die Sprache nicht, ist das Mindeste eine Verständigung mit Gesten. Ein kurzer Blickkontakt, ein Lächeln, und bald wird man merken, ob es einem gestattet ist, ein Bild oder einige Porträts zu machen. Respektieren Sie Absagen oder Abwehrlungen. Sie haben ihre Gründe. Und wenn Sie Fotos machen durften, dann vergessen Sie nicht, sich danach zu bedanken und zu lächeln!

Gestellte Bilder

Gestellte Bilder wirken häufig auch so. Es ist viel besser, Menschen in ihrer natürlichen Umgebung zu fotografieren. Dabei kommen die richtig guten Aufnahmen erst zustande, wenn man sich ein bisschen kennt. Mit dem schnellen Schuss kommt man selten ans Ziel. Gerade in fremden Kulturen merken die Menschen schnell, ob man es ernst meint mit dem Kontakt. Häufig ist es besser, am Anfang einmal weniger auf den Auslöser zu drücken, um eine nächste Chance zu erhalten. Je vertrauter man mit den Menschen ist, desto besser gelingen die Bilder.

Fotos gegen Geld?

Ein Modellkauf ist fotografisch fragwürdig, da man sich dafür meist nur Posen einhandelt. Geld kann auch nicht anstelle menschlicher Beziehungen gesetzt werden. Es ist kein Freibrief, um eine Situation auszunützen.

Ich persönlich verzichte dann lieber. Denn ich will die Passivität, Abhängigkeit und Bettelei, wie sie leider in manchen Touristenzentren entstanden sind, nicht noch weiter fördern. ●

Menschen fotografieren und mehr!

Mehr zum Thema «Menschen fotografieren» erfahren Sie in den Kursen «Reisefotografie». Fotografieren Sie gerne, wollen aber endlich einen Schritt weiterkommen? Erlernen Sie das Handwerk einmal gründlich, und die Welt der Fotografie steht Ihnen offen!

- **Makrofotografie** – für Rangeher und Blumenfans:
Samstag, 2. Juni 2012, Botanischer Garten Zürich.
- **Reisefotografie** – für Anfänger und Fortgeschrittene:
Samstag und/oder Sonntag 16./17. Juni oder 15./16. September 2012, Winterthur.
- **Airport live** – für Flugzeug-Fans:
Herbst 2012, Flughafen Zürich, bitte im Web vormerken!

Weitere Termine sowie Infos, Anmeldung und Vormerkung auf www.fotowerkstatt-kreativ.ch. Hier können Sie auch unseren kostenlosen Newsletter mit interessanten Fototipps abonnieren!