



RUNDSCHAU

3 | 2012

SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



**Protest gegen die neuen europäischen Flugdienstzeiten •
Im Fadenkreuz der Justiz • Sozial und erfolgreich • Mütter und
Väter im Cockpit • Was macht eigentlich... Rolf Brunold?**

Inhalt



- 3 The President's Voice**
Markus Grob macht sich Gedanken über die Zukunft. Er ist davon überzeugt, dass nur eine starke Sozialpartnerschaft zukunftsweisende Strategien hervorbringt, die sowohl den Arbeitnehmern als auch dem Arbeitgeber zugutekommt.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 «Sehr spannend und befriedigend»**
Kilian Kraus beschreibt seinen Einstieg in die Vorstandsarbeit. Er ist weder überarbeitet, noch schläft er schlecht. Im Gegenteil: Die Arbeitszeit ist gut geplant, der Job interessant und spannend.
- 6 Protest gegen die neuen europäischen Flugdienstzeiten**
Mitte Mai wurde in Köln erneut gegen den Vorschlag der EASA für die Neuregelungen der Flugdienst- und Ruhezeiten für das fliegende Personal protestiert. Eine Delegation der AEROPERS war vor Ort.
- 8 Im Fadenkreuz der Justiz**
Gesetze können eine Last sein, vor allem, wenn man sie nicht kennt. Unwissenheit schützt vor Strafe nicht, minimale Gesetzeskenntnisse unter Umständen schon. Ein Nichtjurist wagt einen Blick in den Gesetzesdschungel.
- 12 Sozial und erfolgreich**
In der Krise wird gespart, und dies nicht selten beim Mitarbeiter. Wenn sparen am Mitarbeiter erfolgversprechend ist, hätten sozial eingestellte Firmen kaum eine Überlebenschance. Die letzte Krise zeigt jedoch ein anderes Bild.
- 15 Gezielte Förderung des Wohneigentums**
Eigentum erwerben ist eine teure Angelegenheit. Deshalb gibt es in der Schweiz die Möglichkeit, Gelder der Altersvorsorge hierfür zu verwenden. Dieser Artikel bietet allen Interessierten ein Basiswissen über die Wohneigentumsförderung.
- 18 Mütter und Väter im Cockpit**
Mit Pilotinnen machen Airlines seit Jahren schon fast aufdringlich Werbung. Leider haben es die Arbeitgeber verpasst, die Anstellungsbedingungen den jetzigen Bedürfnissen anzupassen. Alexandra Härtner plädiert für familienfreundliche Teilzeitarbeitsvarianten und Planungsmöglichkeiten.
- 20 «Go-ahead» –Anflugseparation in ZRH**
Eine Zürcher Flugverkehrsleiterin schreibt neu für die «Rundschau» und berichtet aus dem Alltag von der anderen Seite des Mikrofons.
- 23 Civilized Thinking**
Der PAD, das unbeliebte Wesen.
- 24 Vom Einzelkämpfer ins Zweimann-Cockpit**
Um den Schritt von kleinen Propellerflugzeugen in das Cockpit eines Verkehrsflugzeugs zu erleichtern, dienen in sogenannten Bridge-Kursen verschiedene Hilfsmittel. Ein Blick in die Vergangenheit.
- 25 «Die Studenten erreichen in kürzerer Zeit mehr»**
Früher wurden die Belange der Multi-Crew-Ausbildung und die Typenschulung auf den Airbus 320 in zwei separaten Gefässen vermittelt. Nun wurden sie in einem Kurs vereint. Die Studenten profitieren von einem zielgerichteten Kurs, der stressfreies Lernen ermöglicht.
- 28 «Un cours beaucoup plus intégré et complet»**
Als Teilnehmer des ersten MCC-ICC-Kurses auf die A320 zieht Julien Bioley in einem Interview eine positive Bilanz. Als Absolvent des damaligen MCC-Kurses und als ehemaliger Avro-Pilot kann er die Vorzüge der neugestalteten Ausbildung sehr gut gewichten.
- 30 Ein Blick zurück – Rolf Odermatt im Gespräch**
Vier Jahre engagierte sich Rolf Odermatt als AEROPERS-Vorstand, mehr als drei davon als Präsident. Die «Rundschau» sprach mit dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden über seine Zeit an der Spitze des Pilotenverbands.
- 33 Ein Blick nach vorne – Markus Grob im Gespräch**
An der Generalversammlung im Mai 2012 hat Markus Grob das Amt des Präsidenten der AEROPERS übernommen. Was sind seine Ideen, was sind seine Pläne und was sind seine Ziele? Der frisch gewählte Präsident stellte sich den Fragen der «Rundschau».
- 36 Das AEROPERS-Controlling**
Im Controlling der AEROPERS arbeiten sieben Spezialisten. Sie verfolgen, teilweise mit eigens dafür entwickelter Software, die Aktivitäten der Swiss und überprüfen, ob die verschiedenen Bereiche des GAV eingehalten werden. Tom Weder bringt uns diese Kollegen näher.
- 38 Was macht eigentlich...Rolf Brunold?**
Rolf Brunold hat eine ganze Generation Verkehrspiloten geprägt. Mit viel Humor hat er seine Flugschüler zu dem gemacht, was sie heute sind. Die «Rundschau» hat den sympathischen Bündner in Churwalden besucht.
- 42 Gelesen**
- 44 Zeitreise**
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 46 On The Air...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 48 Eintritte, Austritt und Pensionierungen**
- 50 AEROPERS am Nighstop-Event 2012**
- 51 Gedanken eines Fliegenden**
Um verschiedene Aspekte des Glaubens zu erleben, gehen die Gedanken eines Fliegenden in einen Ashram.
- 52 Wir trauern, Termine und Mitteilungen**
- 53 Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»**
- 54 Shooter's Corner**
Der zweite Teil über die Fotografie von Menschen. Es kommen gestalterische und technische Aspekte zur Sprache, um gelungene Menschenfotos machen zu können.

The President's Voice



Einmal mehr schreibt die Swiss im ersten Halbjahr 2012 Gewinn. Dies ist sehr erfreulich, aber nicht selbstverständlich. Die genannten 61 Millionen Franken mögen, gemessen an anderen Jahren, ein kleiner Ertrag sein, das Ergebnis darf aber dennoch gewürdigt werden. Dürfen wir stolz sein? Ja, wir dürfen, denn wir Piloten haben

Wesentliches zu diesem Erfolg beigetragen, und zwar nicht einfach als Handlanger, sondern als kritische und mitbestimmende Mitarbeiter. Eine dynamische Firma ist aber nicht wie ein Haus, das nach einer gewissen Zeit fertiggestellt ist. Eine Firma wie die Swiss muss sich stetig weiterentwickeln, umorientieren und neuen Herausforderungen stellen. Das fordert nicht nur die Manager, sondern jeden Angestellten des Unternehmens. Wer sich diesem Prozess entzieht, gestaltet nicht mit und verliert mittelfristig das Mitbestimmungsrecht. Das können und wollen wir Piloten nicht riskieren. Wir arbeiten Jahrzehnte für denselben Arbeitgeber und kennen das Innenleben und das Umfeld aus einem anderen Blickwinkel als unsere Geschäftsleitung. Ein Potenzial, das in einer funktionierenden Sozialpartnerschaft für das Unternehmen nur förderlich sein kann.

Mitbestimmung ist eine kluge Strategie

Unser Management setzt sich mit diversen strategischen Szenarien auseinander. Es macht sich Gedanken, wie unsere Firma in Zukunft aussehen könnte, damit sie auch weiterhin Erfolg hat. Das ist grundsätzlich nichts Neues und bestätigt, dass sich die höchste Führungsstufe intensiv mit dem Wirtschaftsumfeld auseinandersetzt und zukunftsorientiert denkt. Aber auch als Pilotenverband dürfen wir nicht stehen bleiben. Eines unserer Ziele ist die Arbeitsplatzsicherung. Darunter verstehe ich jedoch nicht einfach nur «halten und sichern», sondern auch «hegen und pflegen». Auch wir müssen visionär handeln. Das heisst, dass sich die AEROPERS auf mögliche Szenarien vorbereitet und Strategien bereithält, damit wir bei wichtigen Entscheidungen und wegweisenden Veränderungen an vorderster Front mitreden und mitbestimmen können. So werden wir unsere Arbeitsplätze nicht nur halten, sondern auch neue schaffen. Mit dem «Pilotenverband» ist aber nicht nur der Vorstand gemeint, sondern jedes einzelne Mitglied. Wir sind es, die die nächsten Jahre der Swiss mitbestimmen, und wir sind es, die mithelfen, unsere Firma Swiss so erdbebensicher wie möglich zu machen. Das setzt ein Engagement aller Mitglieder voraus.

Verluste trotz Rekordumsätzen

Die publizierten Halbjahreszahlen der grossen Airlines in Europa stimmen den Leser nachdenklich. Der Lufthansa-Konzern meldet in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres einen Verlust. Air France/KLM ist zum wiederholten Male in den roten Zahlen

und baut 5100 Stellen ab, was 11 Prozent der Mitarbeiter entspricht. Alitalia verrechnet über 200 Millionen Euro Minus, und AUA erfindet sich gerade neu. Auch SAS rapportiert tiefrote Zahlen. Satta 82 Millionen sind es im ersten Halbjahr 2012. Malev ist von der Bildfläche verschwunden – Spanair auch. TAP steht zum Verkauf und Iberia reisst ein grosses Loch in die Kasse ihrer Eignerin, der International Airline Group (IAG). In Europa scheinen British Airways (13 Millionen Euro Gewinn) und Swiss mit ihren schwarzen Zahlen Exoten zu sein. Wenn man beachtet, dass praktisch alle der oben genannten Unternehmen Rekordumsätze und steigende Sitzauslastungen vermelden, wird deutlich, wie es um die Margen der Airline-Industrie steht. Airlines kämpfen um jeden Passagier und um jeden Franken Umsatz,

ohne dabei einen stattlichen Gewinn einzufliegen. Dass Manager da nicht tatenlos zusehen, ist verständlich, und dass Manager jede Gelegenheit ergreifen, um einige Franken extra einzusparen, normal. Als Berufsverband wird die AEROPERS diesen Prozess kritisch begleiten und überprüfen, dass Einsparungen und Optimierungen nicht zulasten der Substanz der Arbeitnehmer gehen.

Wir sind die Architekten der Zukunft

Damit der Berufsverband der Piloten bei der Mitgestaltung der Zukunft aktiv dabei sein kann, muss die Sozialpartnerschaft auf einem starken Fundament stehen. Das Wort Partnerschaft ist ernst zu nehmen. Eine funktionierende Partnerschaft fällt nicht vom Himmel. Eine Partnerschaft braucht Pflege, Auseinandersetzung mit dem Gegenüber und die Bereitschaft, über Probleme zu diskutieren. Vor allem aber braucht es Vertrauen. Auch Vertrauen entsteht nicht aus dem Nichts. Vertrauen muss man sich erarbeiten und verdienen. Dies alles setzt Wille und Engagement voraus, die beide Seiten einbringen müssen. Dieses Engagement ist ressourcen- und zeitintensiv, was eine schlanke Organisation wie die AEROPERS ziemlich fordert. Jedes Mitglied kann den Berufsverband dabei in solch turbulenten Zeiten unterstützen, denn wir alle tragen Mitverantwortung an der Gestaltung unserer Zukunft – und wir wollen eine Zukunft in unserer Airline Swiss.

*Captain Markus Grob
Präsident*



Vorherige Absprachen und Zusammenarbeit sind in der Fliegerei wichtig. Wo kämen wir hin, wenn sich bei der Abfertigung eines Flugzeugs die einzelnen Parteien nicht vorher gründlich abgesprochen hätten, wer was und in welcher Reihenfolge ausführen soll? Die Swiss könnte ihren Flugplan mit dem eng gewobenen Netzwerk in der heutigen Form nicht aufrechterhalten. Wo kämen wir hin, wenn nicht von vornherein klar wäre, was wir tun sollen, wenn uns die Flugverkehrsleiterin eine Freigabe erteilt? Das rege Treiben in Zürich würde sich in ausweglosen Staus am Boden und in der Luft auflösen. Um das komplexe System Flugverkehr an einem der kompliziertesten Flughäfen Europas so reibungslos abwickeln zu können, werden engagierte Fachleute an allen Fronten benötigt – Spezialisten, die sich immer wieder gegenseitig absprechen und das weitere Geschehen koordinieren.

Gaby Plüss, Flugverkehrsleiterin Zürich Tower und Approach, lässt uns in ihrer neuen Kolumne «Go-ahead» hinter die Kulissen der ATC in Zürich blicken. Sie beschreibt in ihrem ersten Beitrag, welcher Aufwand betrieben wird, um Starts und Landungen zu koordinieren. Wir heissen Gaby im «Rundschau»-Team ganz herzlich willkommen!

Ohne Absprachen und Zusammenarbeit kommen auch Arbeitnehmer und Arbeitgeber nicht weiter. Auch hier braucht es auf beiden Seiten engagierte Menschen, die Ideen und Elan haben, um die Zukunft der Firma zu gestalten. Der frisch gewählte AEROPERS-Präsident Markus Grob bemängelt in einem Interview deshalb, dass noch immer zwei Posten im Vorstand unbesetzt seien. Er ist über die mangelnde Bereitschaft, sich im Vorstand zu engagieren, enttäuscht. Er ortet bei vielen Mitgliedern nach den GAV-Verhandlungen eine Art «postnatale Depression». Die Luft für ein zusätzliches Engagement sei draussen. Kilian Kraus, seit September 2011 im Vorstand, schildert

seine ersten Eindrücke allerdings wenig erdrückend und betitelt seinen Arbeitsbericht mit «Sehr spannend und befriedigend». Der Zeitpunkt für den Einstieg in den Vorstand könnte jetzt – nach den stürmischen GAV-Verhandlungen – jedenfalls nicht besser sein.

Eine andere Dimension interner Absprachen und Zusammenarbeit hat Tobias Mattle im Bericht «Sozial und erfolgreich» untersucht: Er meint, dass erfolgreiche Unternehmungen an den Erwartungen und der Wahrnehmung der Mitarbeitenden interessiert sind. Denn wer weiss, was den Mitarbeiter kümmert, kann darauf reagieren. Ein probates Mittel, um sich ein Bild von der Stimmung in der Belegschaft zu machen, sind Mitarbeiterumfragen. Auf der Suche nach Ergebnissen einer solchen Befragung bei der Swiss fand ich im Intranet nichts. Leider ist auch unser Rapportwesen nicht dafür geeignet, um schnell einen Lagebericht von der Front abzusetzen. Wohl gerade deshalb müssen wir von diversen Fachstellen immer wieder dazu aufgefordert werden, Meldung zu erstatten.

Diese Meldungen werden nicht nur für die Qualitätssicherung und die Erhaltung der Flugsicherheit benötigt. Sie können in juristischer Hinsicht ganz unerwartet dem persönlichen Schutz dienen. Peter Tilly hat sich mit den Revisionen des Luftfahrtgesetzes und der Luftfahrtverordnung auseinandergesetzt. «Im Fadenkreuz der Justiz», wie Peter seinen Beitrag betitelt, möchte keiner von uns stehen. Gerade sein einführendes Beispiel verdeutlicht, wie schnell wir Piloten heutzutage aber ins Scheinwerferlicht gerückt werden können.

Wir tun gut daran, uns auch im Cockpit vor unseren Handlungen abzusprechen und die Zusammenarbeit aller Teammitglieder zu pflegen – zum Wohle unserer Passagiere und von uns selbst.

Eine interessante Lesezeit wünscht

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
Gaby Plüss («Go-ahead»), Flugverkehrsleiterin Zürich TWR und APPR

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: © André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 4/2012: 16. November 2012

«Sehr spannend und befriedigend»

Entgegen dem verbreiteten Bild, dass die Vorstandsarbeit mit wenig Freizeit und viel zusätzlicher Arbeit verbunden sei, äussert sich Kilian Kraus entspannt. Er stellt fest, dass diese Tätigkeit bereichert, gut organisiert und vielfältig ist und spannende Einblicke liefert.

Text: Kilian Kraus, Vorstandsmitglied

Die meisten Mitglieder der AEROPERS halten die Arbeit der Vorstandsmitglieder für sehr wichtig, was sinnvoll ist, denn sonst wären sie wahrscheinlich auch keine Mitglieder mehr. Aber was macht so ein Vorstandsmitglied eigentlich?

Ich selbst stand auch vor dieser Frage und hatte kein genaues Bild von der Tätigkeit und den Aufgaben im Vorstand und habe den Schritt nach einem persönlichen Gespräch mit dem Geschäftsführer gewagt. Es galt zu dieser Zeit, verschiedene Ressorts neu zu besetzen. Flight Ops, Ferien/Bestände und Benchmark. Nun hat mich das Thema Benchmark zwar interessiert, aber ausser diversen Kontakten zu Kollegen bei anderen Airlines und mehreren Jahren Erfahrung in einer anderen Firma hatte ich ausser dem besagten Interesse keine gesonderten Qualifikationen vorzuweisen. Ich hatte lediglich den Wunsch, konstruktiv an der Gestaltung meines Arbeitsplatzes mitzuwirken.

Strukturiert und kreativ

Nach Ablauf der Kandidaturfrist bekam ich dann den Anruf: «Herzlichen Glückwunsch, du bist jetzt im AEROPERS-Vorstand!» «Na bumm!», würde der Wiener sagen. Jetzt war ich ein Vorstandsmitglied. Wie werden die nächsten Wochen werden? Werde ich als Nächstes beim COO oder gar CEO im Büro stehen und in Diskussionen verwickelt sein? Werde ich mit Arbeit überhäuft werden? Werde ich nicht mehr schlafen können und keine Freizeit mehr haben? Nein, nichts dergleichen. Und das ist auch gut so.

Die Aufgaben im Vorstand sind im Grunde recht klar verteilt und die Arbeitstage für die AEROPERS definiert. Im nächsten Dienstplan fand ich dann also eine Duty, die mir bis dahin noch nicht geläufig war. Seitdem erscheinen dort immer in der letzten Woche des Monats von Montag bis Freitag FEROP- und MEET-Tage, die Zeit, in der der Vorstand nicht im Flugzeug sitzt, sondern im «Ewigen Wegli» zusammenkommt, um seinen Aufgaben nachzukommen. Nun sass ich da, an dem grossen, ovalen Tisch im Vorstandszimmer. Auf der Traktandenliste fanden sich diverse Punkte mit Themen, deren Ursprung schon länger zurücklag und mit denen ich nicht viel anzufangen wusste. Das Wasser, in das ich springen musste, war zwar frisch, aber nicht eiskalt. Mein Vorgänger begleitete mich zum Glück noch eine Weile, bis das Schwimmen leichter fiel. Schon im nächsten Monat bekamen mein Tun und Handeln Hand und Fuss. Die Themen der Traktandenliste wurden durchsichtiger, und auch ich konnte nun endlich meine Gedanken und Vorschläge an der Quelle einbringen. Es gilt immer wieder, eine Idee zu haben, um eine Lösung für aufkommende Probleme zu finden und sie im ganzen Vorstand zu diskutieren. Und eine Meinung hat jeder zu einem Thema; hier hat man tatsächlich die Möglichkeit, sich frei und ungehemmt einzubringen. Ein A330 soll länger zur Edelweiss

- ist das sinnvoll? Das Ferienreglement könne scheinbar nicht umgesetzt und der GAV nicht eingehalten werden - was können wir tun? Es sollen noch mehr Direct-Entry-Piloten kommen - wollen wir das? Das sind Themen, mit denen wir vom Swiss-Management konfrontiert werden und die in der Vorstandswoche dann intern behandelt werden. Es gibt drei Gefässe, in denen sich Vertreter beider Sozialpartner in dieser Woche auf verschiedenen Ebenen treffen. Das Einsatzplanungsmeeting (EPM), in dem Dinge der täglichen Operation besprochen werden. Hier begegnen die AEROPERS-Spezialisten Flight Ops den Flotten- und Planungschefs. Im Monatsgremium (MG) sitzen die Ressortleiter Flight Ops und Ferien/Bestände mit der Ebene der Flugbetriebsleitung (OC) zusammen. Hier werden GAV-relevante Themen besprochen. Der Präsident trifft zusammen mit seinem Stellvertreter und dem Geschäftsführer im Monthly Board (MB) den COO. Hier geht es um Dinge, die auf den unteren Ebenen nicht geklärt werden konnten.

Die spannendsten Momente in jeder Vorstandswoche sind immer wieder die Ergebnisse der verschiedenen Gremien. Gab es eine Entscheidung? Wie ist sie ausgefallen? Oder gibt es wieder ein «pending item» für den nächsten Monat?

Vernetzt und informiert

In regelmässigen Abständen macht sich auch eine kleine Delegation aus Präsident und Geschäftsführer auf zu einem Besuch in die Hauptstadt beim BAZL. Denn auch dort lassen sich immer wieder unterschiedliche Auslegungen gewisser Gesetzesgrundlagen in guter Atmosphäre bilateral klären.

Wie ich bald feststellte, ist die Pilotenvertretung unserer verhältnismässig kleinen nationalen Airline mit anderen Organisationen weltweit sehr gut vernetzt. Ich bekam Adressen und Namen von Kontaktpersonen, und eh ichs mich versah, stand in meinem Kalender der erste FEROP-Tag für einen Termin, um mich in Frankfurt mit Kollegen der Lufthansa, AUA und Brussels Airlines zu treffen - kurze Zeit darauf mit Vertretern aller Star Alliance Airlines in Paris. So habe ich nicht nur einen faszinierenden Einblick hinter die Kulissen der eigenen Firma bekommen, sondern auch noch diverser anderer Airlines.

Nach einem Jahr als Vorstandsmitglied bei der AEROPERS kann ich sagen: ich schlafe nachts noch immer gut, ich habe durchaus noch meine Freizeit und die Diskussionen im Vorstand sind zwar manchmal heiss, aber auch immer wieder erfrischend. Zu sehen, wie aus einem einfachen Antrag eine Anfrage und dann eine Änderung der Arbeitsbedingungen werden kann, macht die Tätigkeit sehr spannend und befriedigend.

Jeder hat im Vorstand seine Aufgabe, und jeder tut das, was er gut kann. Die einen denken, andere diskutieren und manche müssen am Ende argumentieren können. Aber eines sind alle - politisch, denn jeder hat zu jedem Thema eine Meinung. Aber hat das nicht jeder? ●

Protest gegen die neuen europäischen Flugdienstzeiten

Die Sorge um die Sicherheit der Passagiere und Besatzungen wegen der neuen Regelungen der Flugdienst- und Ruhezeiten trieb das fliegende Personal erneut auf die Strassen. In Köln forderte es abermals, dass die EASA wissenschaftliche Studien berücksichtigen und das Verfahren transparent durchführen solle.

Text: Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS

Für den 14. Mai dieses Jahres hatte die European Cockpit Organisation (ECA) eine Kundgebung vor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in Köln organisiert. Thema dieser Kundgebung waren weiterhin die Neuregelungen der Flugdienst- und Ruhezeiten für das fliegende Personal in Europa (EASA-FTL).

Mehr als 300 Piloten und Flugbegleiter trafen sich dazu vor dem Gebäude der Europäischen Agentur für Flugsicherheit in Köln ein. Unter den Teilnehmern fanden sich auch Vertreter der AEROPERS-SwissALPA. Mit dieser Präsenz brachten sie ihre Sorge über die von der EASA vorgeschlagene Neuregelung der gesetzlichen Flugdienstzeiten zum Ausdruck. Diese Vorschriften sollten eigentlich dazu dienen, die Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit Erschöpfungszuständen bei Besatzungsmitgliedern zu verhindern.

Kommerz vor Sicherheit

Der Termin am 14. Mai war gewählt, weil sich am 15. und 16. Mai Vertreter der EASA mit den betroffenen Interessenvertretern trafen, um den letzten Entwurf der Neuregelung zu diskutieren. Dieser wird auf Seiten der Piloten und Flugbegleiter immer noch als unzureichend und als nicht geeignet bewertet, um den hohen Ansprüchen an die Sicherheit für Passagiere und Besatzungen gerecht zu werden. Der Entwurf reflektiert vielmehr die kommerziellen Anforderungen seitens der Fluggesellschaften, als dass er den eingebrachten wissenschaftlichen Empfehlungen gerecht wird. Daher haben Mitglieder der European Cockpit Association (ECA), die European Transport Worker's Federation (ETF), Piloten und Flugbegleiter die EASA angemahnt, dass ihre Neure-



No comment ...

gelung nur auf Wissenschaft und Sicherheitsüberlegungen basiert sein sollte.

Der derzeitige EASA-Entwurf sieht bei Bereitschaftsdiensten zum Beispiel vor, dass ein Pilot ein Flugzeug mit Passagieren auch dann noch sicher landen soll, wenn bereits mehr als 20 Stunden seit seinem Aufstehen am Morgen vergangen sind. Dies ist nur eines der vielen herausstechenden und unsicheren Beispiele, die dieser Vorschlag dann zulassen würde.

«Die Wissenschaft hat bewiesen, dass lange Flüge und Einsatzzeiten und unzureichende Möglichkeiten zum Ruhen und Schlafen zu einer Abnahme der Wachsamkeit und der Leistung führt. Damit garantiert ist, dass Piloten und Kabinenbesatzungen wachsam sein können, bedarf es starker EU-Vorschriften, die auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen», sagt Nico Voorbach, selbst ein erfahrener Boeing-777-Pilot und derzeitiger Präsident der ECA.

«Das »S« in EASA steht für Sicherheit, und das ist es, was Besatzungsmitglieder europäischer Fluggesellschaften rechtmässig von der Behörde einfordern. Aber die EASA wird derzeit ihren Verpflichtungen als Regulierungsbehörde für Sicherheitsfragen in der Luftfahrt nicht gerecht. Lieber gibt sie dem Lobby-Einfluss und den kommerziellen Interessen der grossen Airlines nach», sagt François Ballester, politischer Referent der ETF.

Captain Ilja Schulz, Präsident der Vereinigung Cockpit (VC), kritisiert den EASA-Vorschlag scharf als «unverantwortlich». Er unterstreicht: «Die EASA ignoriert wissenschaftliches Fachwissen und spielt stattdessen mit der Sicherheit von Besatzungen und Passagieren im europäischen Luftverkehr.»

Undurchsichtiges EASA-Verfahren

Gegen Ende der Protestveranstaltung auf dem Zugang zum EASA-Hauptgebäude in Köln-Deutz kam auch der Exekutivdirektor der EASA, der Franzose Patrick Goudou, zu den Demonst-



Aufmarsch vor dem Hauptsitz der EASA in Köln.



Der Exekutivdirektor der EASA schreitet zum Podest.

ranten. Goudou wollte sich allerdings einer öffentlichen Diskussion mit den versammelten Piloten und Flugbegleitern nicht stellen. Er unterstrich in einer kurzen Rede, dass das Verfahren der EASA noch nicht abgeschlossen sei und es sich bei der EASA um eine «Sicherheitsagentur» handeln würde. Darüber hinaus sei das Verfahren absolut «transparent», sagte Goudou. Dem widersprechen jedoch die Kritiker. Denn an dem Gesetzgebungsverfahren der EASA sind die Vertreter von Passagieren erst gar nicht beteiligt. Auch das Europäische Parlament als demokratisch gewählte Volksvertretung wird hierüber nicht abstimmen, geschweige denn debattieren, sofern es nicht durch eine Fraktionsmehrheit auf die Tagesordnung einer Sitzung gelangt. Wie so oft, wenn es um entscheidende neue Regelungen mit weitreichenden Konsequenzen für alle europäischen Bürgerinnen und Bürger geht, findet der Prozess unter Ausschluss der Öffentlichkeit hinter verschlossenen Türen statt. Ganz dieser «Tradition» folgend, lud Goudou dann Vertreter der Pilotenverbände und des Kabinenpersonals im Anschluss an die Veranstaltung in sein Büro – zu einem «internen» Gespräch.

Es bleibt also abzuwarten, wie sich die EASA zu den Vorschlägen und der massi-

ven Kritik positioniert. Im Internet (u.a. www.flugdienstzeiten.ch) wurden bereits mehr als 40 000 Unterschriften gesammelt, die die Forderung nach einer sicherheitsorientierten und wissenschaftlich basierten Neuregelung unterstreichen. Endlich gibt es auch politische Reaktionen. So hat die englische Regierung sich den Protesten des fliegenden Personals inzwischen angeschlossen und verlangt eine Anpassung an wissenschaftliche Erkenntnisse. Es bleibt die Hoffnung, dass sich weitere Politiker entsprechend einsetzen.

Wie geht es nun weiter? Die EASA muss ihren «finalen Entwurf» auf ihrer Internetseite publizieren und an die Europäische Kommission senden. Dort durchläuft der Vorschlag dann das sogenannte «Kommitologie-Verfahren», zu dessen Abschluss die endgültige Verordnung verabschiedet und veröffentlicht wird. Die neuen Regelungen sollen dann bereits im kommenden Frühjahr europaweit in Kraft treten und damit auch ihren Einzug in die derzeit noch abweichenden nationalen Vorschriften halten.

Piloten und Kabinenbesetzungen werden sich aber so lange weiter für sichere und effektive Regeln starkmachen, die die gefährliche Ermüdung von Flugpersonal verhindern sollen, bis die EASA die wissenschaftlichen Empfehlungen kompromisslos aufgenommen hat. So, wie es im Übrigen von europäischen und internationalen Vorgaben eigentlich auch verlangt wird.

Mehr Informationen: www.flugdienstzeiten.ch •



Patrick Goudou stellt sich den anwesenden Flugbesetzungen.

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Wir unterstützen die Stiftung Kinderhilfe des Swissair Personals.
www.swissair-kinderhilfe.ch

Let your soul fly
www.wings-lounge.ch

Im Fadenkreuz der Justiz

«Früher litten wir an Verbrechen, heute an Gesetzen!» Der Satz stammt vom römischen Senator Publius Cornelius Tacitus (58 n. Chr.). Gesetze können tatsächlich eine Last sein, vor allem, wenn man sie nicht kennt. Unwissenheit schützt vor Strafe nicht, minimale Gesetzeskenntnisse unter Umständen schon. Ein Nichtjurist wagt einen Blick in den Gesetzesdschungel.

Text: Peter Tilly

Ein Wintersturm schränkt den Flugbetrieb in Zürich ein. Winde von über 60 Stundenkilometern peitschen über Kloten und verlangen den Piloten einiges ab. Die Maschine wird im Landeanflug hin und her geschleudert und kämpft mit den Elementen. Vier Minuten vor der Landung öffnet sich die Cockpit-Tür, und die Kabinchefin meldet dem Captain, dass in der Bordküche alles gesichert sei. Genau in diesem Moment leuchten rote Warnlichter auf, und eine synthetische Stimme schreit: «WINDSHEAR, WINDSHEAR, WINDSHEAR!». Die Warnung ist bis weit in den Passagierraum hinein hörbar. Die Flugverfahren im Betriebshandbuch verlangen unmissverständlich nach einem Durchstartmanöver, doch der Captain entscheidet sich, die Landung fortzusetzen. Das Flugzeug landet sicher in Zürich auf der Piste 28. Nach dem Arbeitstag meldet der Captain mittels «Air Safety Report» das Vorkommnis dem Arbeitgeber, und dieser wiederum leitet den Rapport an die Flugbehörden weiter.

In der dritten Reihe sass ein pensionierter Captain, dem die Flugverfahren des Flugzeugtyps geläufig sind. Er empfindet die Fortsetzung des Landeanflugs als eine Ungeheuerlichkeit und setzt die Flugbehörden über den Kanal des anonymen Meldewesens davon in Kenntnis.

Das Flight Attendant der Business Class sitzt, kaum zu Hause angekommen, vor den Computer und schwärmt im Facebook vom spannenden Tag, vom anspruchsvollen Anflug und von der «Heldenleistung» des Captains, der trotz der «WINDSHEAR»-Warnung angefliegen sei. Einer ihrer 436 Facebook-Freunde arbeitet als Journalist bei einer Boulevardzeitung, riecht eine gute Geschichte, recherchiert, befragt Aviatik-Experten und schafft es am nächsten Tag mit dicken Lettern auf die Frontseite. Ein pensionierter B-747-Kapitän wird in der Zeitung zitiert und spricht von Grobfahrlässigkeit. Augenzeugen in Basersdorf bestätigen, dass die Maschine im Endanflug wie wild gewackelt habe. Ein Passagier des besagten Fluges, der die Warnung auch gehört und sich vor Angst fast in die Hosen gemacht hatte, liest den Artikel genau und erstattet daraufhin Anzeige.

Beim beschriebenen Landeanflug handelt es sich um eine fiktive Geschichte. Mithilfe dieser erfundenen Handlung soll aufgezeigt werden, wie schnell man als Kommandant eines Flugzeugs im Fadenkreuz der Aufsichts-, Übertretungs- und gegebenenfalls der Strafbehörden landen kann. Es stellen sich unweigerlich einige Fragen: Welche Behörde bestraft den Kommandanten? Für welches Fehlverhalten wird der Kommandant zur Rechenschaft gezogen? Mit welchen Sanktionen und Konsequenzen muss der Kommandant rechnen? Wie

wird eine solche Untersuchung ablaufen? Es liegt nunmehr nicht am Verfasser dieses Artikels – einem Nichtjuristen –, die einzelnen Gesetzesbestimmungen im Luftverkehr zu kommentieren und zu würdigen, sondern den Leser darauf aufmerksam zu machen und zu sensibilisieren, welche Neuerungen die erst neulich revidierten Gesetzeswerke, das Luftfahrtgesetz (LFG) und die Luftfahrtverordnung (LFV), mit sich bringen. Und genau das machen wir jetzt. Wer keine Lust verspürt, diesen kleinen Exkurs durch das LFG und die LFV mitzumachen, sei gewarnt: Unwissenheit schützt vor Strafe nicht, die Kenntnis von Artikel 77 der Luftfahrtverordnung unter Umständen schon!

Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG)

Das seit 1948 in Kraft stehende Gesetz wurde per 1. Juni 2012 revidiert. Dabei wurden einige Gesetzesbestimmungen gestrichen, andere geändert und neue hinzugefügt. Das Luftfahrtgesetz wird flankiert durch die ebenfalls revidierte Luftfahrtverordnung, die am 1. April 2012 in Kraft getreten ist. In beiden Gesetzeswerken lassen sich Bestimmungen finden, die im täglichen Flugbetrieb von Wichtigkeit sein können. Aus der «Threat & Error»-Theorie (TEMM) wissen wir, dass statistisch gesehen auf jedem Flug ein «Threat» auftritt und ein «Error» passieren wird. Wie gehen wir mit diesen Störungen im Flugbetrieb um? Wir besprechen die «Happenings» nach dem Flug und machen danach unter Umständen Meldung. Wie wichtig diese Meldungen sein können, wird im folgenden Abschnitt erklärt. Der Anglizismus «Happenings» wurde deshalb gewählt, weil man zuerst einige Begriffe erklären muss.

Meldesystem für Ereignisse in der Luftfahrt

Artikel 77 LFV nimmt sich dieses Themas an, und er wird uns noch einige Zeilen lang beschäftigen. Er liefert einige Definitionen und erklärt die Wichtigkeit des Meldewesens. Der wichtigste Satz steht gleich am Anfang: «Das Meldesystem nach den Artikeln 77–77g dient der Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt. Andere im Bundesrecht vorgesehene Meldepflichten bleiben unberührt.»

Es sollen also Ereignisse gemeldet werden, um die Sicherheit in der Luftfahrt zu verbessern. Doch welche Ereignisse sind hier gemeint? Um diese Frage beantworten zu können, bedarf es eines Exkurses ins europäische Recht (Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments). Die vorgenannten Richtlinien beinhalten auf fünf Seiten Ereignisse, die eine Meldepflicht des Luftfahrtführers auslösen. Unter dem Unterkapitel «Flugbetrieb» wird zwischen dem «Betrieb des Luftfahrzeugs», «Notfällen», «Einsatzunfähigkeit der Flugbesatzung», «Verletzung», «Wetter», «äusserer Sicherheit» und

«OR und ASR sind keine Feinde, sondern gute Freunde des Piloten.»

Wichtige Gesetzestexte

- 748.0 Luftfahrtgesetz (LFG)
- 748.01 Luftfahrtverordnung (LFV)
- 748.126.3 ... Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen (VFU)
- 748.225.1 ... Rechte und Pflichten eines Kommandanten an Bord

«Sonstiges» unterschieden. Die vorgängig im Beispiel angesprochenen Scherwinde fallen unter das Kapitel «Wetter», Vogelschlag wird unter dem Begriff «sonstige Ereignisse» subsumiert. Alle diese auf fünf Seiten aufgelisteten Ereignisse sind zwingend zu melden – so steht es in Artikel 77b der LFV. Für Flugunfälle und schwere Zwischenfälle gelten ausschliesslich die Bestimmungen der Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen.

Bevor über Sinn und Zweck der aufgelisteten Gesetzesbestimmungen referiert wird, gilt es zuerst über die folgende Begrifflichkeiten im Gesetz zu unterscheiden.

Meldepflichtige Personen

Während unserer Arbeit stehen wir unter ständiger Beobachtung von fachlich ausgebildeten Personen und Laien. Nichts bleibt dabei verborgen, und alles wird medial dokumentiert. Gerade das Fachpersonal untersteht seinerseits auch der Meldepflicht und muss diese auch wahrnehmen.

Artikel 77c der LFV statuiert folgende Meldepflichten:

Für Ereignisse innerhalb ihres Tätigkeitsbereiches sind meldepflichtig:

- a) Betreiber und Führer eines turbinengetriebenen Luftfahrzeuges oder eines Verkehrsflugfahrzeuges, das von einem Betreiber eingesetzt wird, über den die Schweiz oder ein der Schweiz in dieser Beziehung gleichgestellter Staat die Sicherheitsaufsicht ausübt;
- b) Personen, die turbinengetriebene Luftfahrzeuge oder Verkehrsflugfahrzeuge oder Ausrüstungen oder Teile davon unter der Aufsicht der Schweiz oder eines der Schweiz in dieser Beziehung gleichgestellten Staates gewerbsmässig entwickeln, herstellen, unterhalten oder verändern;
- c) Personen, die einen Nachprüfschein oder eine Bescheinigung der Freigabe zum Betrieb für ein turbinengetriebenes Luftfahrzeug oder ein Verkehrsflugfahrzeug oder für Ausrüstungen oder Teile davon unter Aufsicht der Schweiz oder eines der Schweiz in dieser Beziehung gleichgestellten Staates unterzeichnen;
- d) Personen, die eine Funktion ausüben, die eine Genehmigung als Flugsicherungspersonal voraussetzt, die von der Schweiz oder einem der Schweiz in dieser Beziehung gleichgestellten Staat erteilt wurde;
- e) Personen, die Funktionen im Zusammenhang mit der Erfassung, Verarbeitung und Verbreitung von Luftfahrtinformationen (inklusive Flugwetterinformationen) ausüben;
- f) zivile Flugplatzleiter, sofern das Ereignis auf ihrem Flugplatz im Zusammenhang mit dem Betrieb eines turbinengetriebenen Luftfahrzeuges oder eines Verkehrsflugfahrzeuges steht;
- g) Personen, die eine Funktion ausüben im Zusammenhang mit Einbau, Unterhalt, Veränderung, Reparatur,

Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Luftverkehrseinrichtungen, für welche die Schweiz oder ein der Schweiz in dieser Beziehung gleichgestellter Staat die Verantwortung trägt;

- h) Personen, die auf einem schweizerischen Flugplatz eine Funktion im Zusammenhang mit der Abfertigung von turbinengetriebenen Luftfahrzeugen oder Verkehrsflugfahrzeugen am Boden ausüben, insbesondere Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Luftfahrzeuges.

Piloten, Mechaniker, Prüfer, Fluglotsen, Meteorologen, Flugplatzleiter, technisches Flughafenpersonal und Abfertigungspersonal werden keinen Moment zögern, Ereignisse laut obenstehender Definition zu melden. Dies geschieht nicht, um jemanden zu verpetzen, sondern gehört zum Pflichtenheft und dient der Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt. Dem soll und muss sich ein Kommandant eines Flugzeuges bewusst sein. Warum diesen Gesetzesbestimmungen dringend Beachtung geschenkt werden sollte, wird in Artikel 77e der LFV genauer erläutert:

Verzicht auf Einleitung eines Strafverfahrens

Auf Einleitung eines Strafverfahrens wird verzichtet, wenn folgende, nachfolgend zitierte Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Es handelt sich beim Ereignis nicht um einen vorsätzlichen oder grobfahrlässigen Verstoss gegen Rechtsvorschriften.
- b) Das BAZL hat von dem Ereignis aufgrund einer Meldung im Rahmen des Meldesystems nach diesem Abschnitt Kenntnis erlangt.
- c) Die Meldung vom Ereignis wurde erstattet:
 1. vom Verursacher des Ereignisses;
 2. von einer Drittperson, mit Ausnahme von Personen in Ausübung ihrer Aufsichtstätigkeit für das BAZL, sofern auch von der meldepflichtigen Person innert 96 Stunden nach dem Ereignis eine entsprechende Meldung erfolgt; oder
 3. im Falle einer Beteiligung mehrerer meldepflichtiger Personen an dem Ereignis: von jeder beteiligten meldepflichtigen Person oder in einer gemeinsamen Meldung, aus welcher der Kreis der am Ereignis beteiligten meldepflichtigen Personen eindeutig bestimmt werden kann und bei welcher der Wille zur Meldung jeder einzelnen beteiligten meldepflichtigen Person durch eine persönliche Erklärung oder unterschriftlich belegt werden kann.

Meldung zu erstatten ist also nicht nur eine unbequeme Pflicht, sondern sie schützt unter Umständen auch vor einem Administrativ- oder gar Strafverfahren! Die öffentlich-rechtlichen Bestimmungen und die Air Safety Reports (ASR) sind mit anderen Worten keine Feinde, sondern gute Freunde des Piloten.

Selbstverständlich bietet Artikel 77e der LFV nicht in jedem Falle Schutz. Falls dem Ereignis ein vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Verstoss gegen die Rechtsvorschriften zugrunde liegt, schützt der Artikel nicht vor einem Strafverfahren. Dann wird, wie in Artikel 77f beschrieben, die für die Ahndung von Pflichtverletzungen zuständige Übertretungsbehörde des BAZL eingeschaltet.

Der Schutz und die Weitergabe von Daten werden in der Luftfahrverordnung ebenfalls geregelt. Die Datenbank der Meldestelle enthält ausschliesslich anonymisierte Meldungen. Diese gespeicherten Daten können auf konkrete Anfrage hin den für die Sicherheitsaufsicht oder für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zuständigen schweizerischen oder ausländischen Stellen übermittelt werden. Die Meldestelle leitet ausschliesslich anonymisierte Daten weiter. Sie beschränkt sich dabei auf Daten, die der Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt dienen.

Nietzsche

«Misstraut allen, in welchen der Trieb zu strafen allmächtig ist!». Manchmal muss man Philosophen zitieren, um Gesetze zu verstehen, und manchmal muss man Philosophen zitieren, um die Leser bei Laune zu halten. Ich hoffe, dass mir beides gelingt. Denn aufgepasst, liebe Leser, jetzt wird es interessant. Es geht um Sanktionen, die ganz schön ins Geld gehen können. Wir wechseln dazu zum erst gut zwei Monate alten Luftfahrtgesetz.

Ein Urteil des Bundesgerichts (BGE 119 IV 244) verlangt, dass das Gesetz derart präzise formuliert sein muss, dass der Bürger sein Verhalten danach richten kann. Auch muss ihm die daran geknüpfte Sanktion, im Regelfall Busse, bewusst sein.

Strafbare Handlungen

Die Artikel 88 bis 95 des LFG befassen sich mit Straftatbeständen: Seit dem 1. Juni 2012 sind diese Bestimmungen präzise formuliert. Vor den Olympischen Spielen erhielten wir ein Bulletin mit speziellen Vorschriften betreffend das Verhalten im Falle von Abfangflugzeugen über London. Die entsprechenden Sanktionen werden im Artikel 89 des LFG aufgelistet: «Wer als Kommandant eines Luftfahrzeuges den nach den Verkehrsregeln erteilten Weisungen eines Abfang-Luftfahrzeuges nicht Folge leistet, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.» Die Tat ist auch strafbar, wenn sie im Ausland begangen wird. Der Artikel weist explizit darauf hin, dass der Artikel 4 Absatz 2 des Schweizerischen Strafgesetzbuches anwendbar ist.

Gefährdung der Luftfahrt

Weiter im Text mit Artikel 90 LFG:

Wer während eines Fluges als Kommandant des Luftfahrzeuges, als Mitglied der Besatzung oder als Passagier die gesetzlichen Vorschriften oder anerkannte Regeln des Verkehrs vorsätzlich missachtet und dadurch wissentlich Leib oder Gut Dritter auf der Erdoberfläche in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu 10 000 Franken.

Tätigkeit an Bord mit beeinträchtigtem Bewusstsein

Wer in angetrunkenem Zustand oder unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen als Flugbesatzungsmit-

glied tätig ist; wer sich vorsätzlich einer amtlich angeordneten Blutprobe oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

Übertretungen

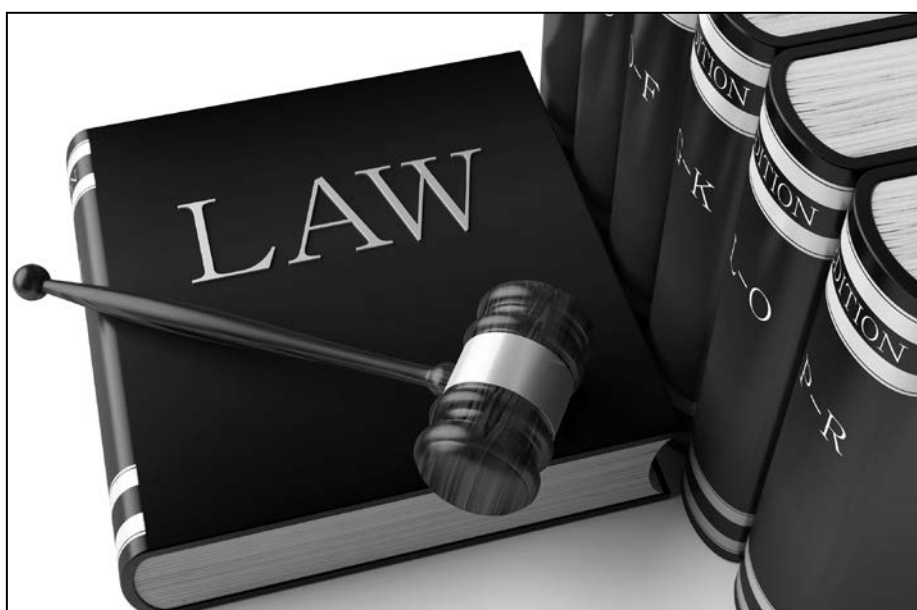
Die Übertretungstatbestände werden in Artikel 91 LFG geregelt. Die Auflistung der einzelnen Tatbestände ist lang, jedoch klar umschrieben. Es handelt sich um tägliche Sachverhalte, wie sie im Flugbetrieb immer wieder vorkommen. Wie bereits zu Beginn erläutert, wird an dieser Stelle weder eine Würdigung von Gesetzestexten vorgenommen, noch werde juristische Ratschläge erteilt. Trotzdem sei hier noch einmal auf Artikel 77e LFG «Verzicht auf Einleitung eines Strafverfahrens» hingewiesen.

Der Artikel 91 des LFG lautet wortwörtlich:

Absatz 1:

Mit Busse bis zu 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig:

- a) Verkehrsregeln verletzt;
- b) Vorschriften über den Flugbetrieb verletzt, die der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen;
- c) ein Luftfahrzeug führt oder betreibt, ohne die vorgeschriebenen Papiere zu besitzen;
- d) ein Luftfahrzeug führt oder betreibt, welches die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit nicht erfüllt;
- e) Vorschriften über die Instandhaltung verletzt und dadurch die Betriebssicherheit gefährdet;
- f) gegen folgende Vorschriften verstösst, die in einem Betriebsreglement nach Artikel 36c enthalten sind und dem Schutz der Umwelt sowie der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen:
 1. Vorschriften über das An- und Abflugverfahren,
 2. Vorschriften über die Benützung von Flugplatzanlagen durch Passagiere, Luft- und Bodenfahrzeuge sowie sonstige Benützer;
- g) als Passagier Weisungen der Flugbesatzung missachtet, die der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen;
- h) die öffentliche Ruhe stört, indem er ein Luftfahrzeug zu einem Zeitpunkt betreibt, in dem es die Gesetz-



Unwissenheit schützt vor Strafe nicht!

gebung oder das anwendbare Betriebsreglement nach Artikel 36c nicht erlaubt;

- i) gegen Ausführungsvorschriften verstösst, deren Übertretung unter Hinweis auf die Strafdrohung dieser Bestimmung für strafbar erklärt ist.

Absatz 2:

Mit Busse bis zu 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich:

- a) gegen eine unter Hinweis auf die Strafdrohung dieser Bestimmung an ihn gerichtete Verfügung verstösst;
b) eine Auflage nicht einhält, welche in einer Konzession oder einer Bewilligung enthalten ist.

Absatz 3:

Bei groben Verstössen nach Absatz 1 Buchstaben a bis e und i sowie Absatz 2 ist die Strafe Busse bis zu 40 000 Franken.

Absatz 4:

Wer als Lufttransportführer gegenüber seinen Passagieren wiederholt oder schwerwiegend Pflichten verletzt, welche aufgrund internationaler Vereinbarungen bestehen und deren Verletzung aufgrund dieser Vereinbarungen mit Sanktionen bedroht sein muss, wird mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft.

Fazit

«Unwissenheit schützt vor Strafe nicht!». Diese Binsenwahrheit kommt in diesen Ausführungen schon zum zweiten Mal zum Tragen. Es kann nicht oft genug betont werden, dass Kommandanten von

Luftfahrzeugen mit vielen Rechten und Pflichten ausgestattet sind. Diese einzeln durchzulesen macht bedeutend weniger Spass als das Lesen dieser «Rundschau». Nichtsdestotrotz empfiehlt es sich, sich die

beiden revidierten Gesetzeswerke in einer ruhigen Minute einmal zu Gemüte zu führen, denn sie dienen dem Flugkapitän bei der täglichen Arbeit. Noch ein-

mal soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass sich Kommandanten ihrer Meldepflicht bewusst sein müssen. Es ist nicht nur in erster Linie eine Notwendigkeit, sondern es geht auch um den Schutzgedanken. Wer es nicht glaubt, der studiere den ab 1. Juni 2012 gültigen Strafenkatalog im Luftfahrtgesetz, Artikel 88 ff. Dass der Sinn des Gesetzgebers und die dazugehörige Rechtsprechung auf den ersten Blick nicht immer klar sind, ist verständlich. Immerhin handelt es sich bei den neusten Gesetzeswerken um ein Konstrukt, das von Menschenhand angefertigt wurde, und um einen Versuch, das Fliegen sicherer zu machen. Juristische Anfragen werden von Fachleuten nicht selten mit einem adretten «Es kommt darauf an» beantwortet. «Es kommt darauf an» – das etwas abseits des eigentlichen Themas – ist übrigens auch eine ausgezeichnete Antwort auf «bucklige» Fragen an einem «Line Check» ... Damit entlarvt man sich nicht etwa als Unwissender, sondern hinterlässt einen rechtsgelehrten Eindruck. Der Nichtjurist wünscht schöne und sichere Flüge! ●

**«Früher litten wir an Verbrechen,
heute an Gesetzen!»**



Standorte:
Flugplatz Sitterdorf
Flughafen Zürich-Kloten

Flugschule

www.helisitterdorf.ch

hs

helisitterdorf.ch
Flug buchen 071 422 60 00

Sozial und erfolgreich

In jeder Wirtschaftskrise haben beinahe alle Unternehmungen nur eine Argumentation: Die Zeiten sind schwierig, und die Kosten müssen weiter gesenkt werden. Darunter leiden dann vielfach die Angestellten, da die Auswirkung von Lohnersparungen am schnellsten zu spüren ist und deshalb weit oben auf der Wunschliste vieler Manager steht. Doch sind diese Unternehmen wirklich erfolgreicher?

Text: Tobias Mattle

Ein Unternehmen sollte so lange sparen, bis zusätzliche Kosteneinsparungen Mehrkosten verursachen. Ein einfaches Beispiel hierfür lässt sich in der Werbung finden: Wenn eine Firma die Marketing-Kosten vollständig streicht, so werden voraussichtlich die Einsparungen durch sinkende Einnahmen aufgefressen. Die Frage für Manager ist deshalb: Wie viel kann bei den Marketing-Kosten eingespart werden, um gleichzeitig den grösstmöglichen Absatz bei kleinstmöglichen Kosten zu generieren? Hinzu kommt, dass es viele Jahre und hohe Ausgaben benötigt, um ein Image aufzubauen, es aber manchmal nur Sekunden braucht, um das Bild einer Unternehmung in der Öffentlichkeit zu zerstören.

Soziale Kosten

Während es bei Marketing-Ausgaben noch ziemlich direkte Vergleiche gibt, verschwimmt diese direkte Korrelation bei den sozialen Ausgaben. So gibt es kaum einen direkt feststellbaren Zusammenhang zwischen ökologischer Verpflichtung und Rentabilität. Die Auswirkungen auf die Einnahmen sind nicht direkt feststellbar, wenn Coop ein Aufforstungsprogramm im Amazonas unterstützt.

Und so ist es eben auch verlockend, in wirtschaftlich schwierigen Zeiten zuerst dort zu sparen, wo diese Korrelation nicht festzustellen ist.

Die Frage, die es dabei zu stellen gilt: Haben Firmen, die sozial weniger engagiert sind, mehr Erfolg als solche, die sich für das Wohl der Mitarbeiter und der Gesellschaft einsetzen? Diese Frage ist sehr schwierig zu beantworten, denn als Aussenstehender ist es kaum zu überprüfen, ob eine Firma wirklich nachhaltig sozial engagiert ist oder nur vorgibt, dies zu sein. Gemäss Christoph Schumacher, Geschäftsführer der Forum-

und Kommunikationsberatungs GmbH, gibt es jedoch einige Aspekte, die zwingend notwendig für ein erfolgreiches Unternehmen sind. Emotionale Kundenbindung, hochqualifizierte Führungskräfte und konsequentes Handeln sind drei von ihm angesprochene Erfolgsfaktoren. Auf die anderen beiden Erfolgsfaktoren möchte ich in diesem Artikel speziell eingehen: In erfolgreichen Unternehmen steht der Mitarbeiter im Zentrum, und die interne und externe Kommunikation nimmt einen hohen Stellenwert ein.

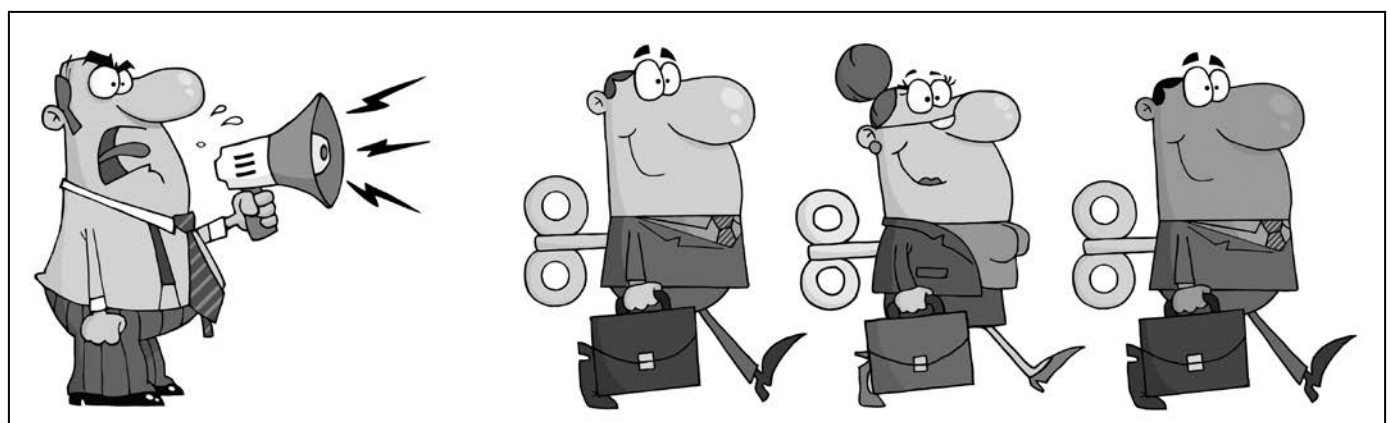
Der Mitarbeiter im Zentrum

Gemäss Schumacher ist der Mitarbeiter nicht darauf zu reduzieren, dass er seine Arbeit möglichst effizient erledigt, sondern jegliche Kompetenz des Angestellten kann genutzt werden. Erfolgreiche Unternehmungen sind an den Erwartungen und der Wahrnehmung der Mitarbeitenden interessiert. Denn wer weiss, was den Mitarbeiter kümmert, kann darauf reagieren. Und wer über die Wahrnehmung der Mitarbeiter im Bild

ist, weiss auch, ob die getroffenen Massnahmen wiederum den Erwartungen entsprechen. Schumacher sieht beispielsweise in Mitarbeiterbefragungen ein geeignetes Instrument, um die Gefühlslage der Mitarbeitenden

zu erkennen. Auch die offene Kommunikation zwischen Mitarbeitenden und Management ist wichtig, sodass Ideen aus der Belegschaft zum Management gelangen. Zum einen wissen die Mitarbeitenden eher, wo ein Problem vorherrscht, zum anderen ist die Akzeptanz für eine Lösung höher, die aus den eigenen Reihen kommt, als bei einem Lösungsansatz von «oben herab». Nicht zuletzt ist für den Mitarbeiter wie auch für den Kunden die emotionale Bindung an das Unternehmen wichtig: Wer sich mit der Firma identifizieren kann, ist stärker am Erfolg interessiert und zeigt dabei ein deut-

«Die Mitarbeiter müssen in den Entscheidungsprozess integriert werden.»



Diese Art der Kommunikation wird für das langfristige Bestehen der Firma nicht den nötigen Erfolg bringen.

lich höheres Interesse, sich mit Ideen in die Firma einzubringen.

Kommunikation

Im «MM-Maschinenmarkt-Magazin» stellt Schumacher klar: «... viele deutsche Führungskräfte sind davon überzeugt, ihre Unternehmen über die Qualität der Produkte alleine erfolgreich positionieren zu können...». Besonders in der globalen Wirtschaftswelt von heute wird dieser Faktor alleine aber kaum ausreichen, um sich von der Konkurrenz absetzen zu können. Ein weiterer wichtiger Faktor bei der emotionalen Kundenbindung ist deshalb die externe Kommunikation. Am Beispiel der Gesellschaft ist das einfach zu erklären: Ein gutes Gespräch steht immer am Anfang einer guten Freundschaft. So ähnlich ist dies auch bei den Kunden einer Firma. Nur mit guter Kommunikation können Kunden an das Unternehmen gebunden werden.

Schumacher verweist jedoch auch auf die interne Kommunikation. Da bereits festgehalten wurde, dass die Kunden wie auch die Mitarbeiter die wichtigsten Faktoren für eine erfolgreiche Unternehmung sind, ist die Kommunikation nach innen genauso wichtig wie die Kommunikation nach aussen. Damit der Mitarbeiter motiviert die Ziele des Unternehmens anstrebt und die Entscheide des Managements umsetzen kann, ist es wichtig, dass er über die Hintergründe aufgeklärt wird. Dabei sind die klassische Mitarbeiterzeitung, das Intranet oder verschiedene Events, bei denen offene Fragen geklärt werden können, die Grundpfeiler der internen Kommunikation. Doch diese Gefässe können erst dann wirken, wenn sie glaubwürdig sind. Eine Mitarbeiterzeitung, die völlig unkritisch gegenüber dem Wirken und dem Handeln der Firma ist, oder die begleitende E-Mail zum Jahresabschluss, die kopiert wirkt und standardisierte Formen verwendet, wird kaum die nötige Wirkung entfalten. Voraussetzung für eine gelungene Kommunikation nach aussen wie auch innen ist, dass das Unternehmen hält, was die Kommunikation verspricht.

Unterschiedliche Wahrnehmung

Wenn die Frage gestellt wird, was eine gute Firma auszeichnet, wird die Antwort des Managers anders ausfallen als die des Mitarbeiters. Der Manager wird sein Augenmerk auf den finanziellen Erfolg, auf die Kundenakzeptanz und die gute Positionierung des Produkts legen. Der Mitarbeiter hingegen wird die soziale Komponente wie Arbeitsverträge, Lohnstruktur, Stimmung in der Belegschaft und langfristig denkendes Management hervorheben. Es ist klar, dass beide Seiten recht haben: Sowohl der finanzielle Erfolg wie die nachhaltige Entwicklung der Firma in Bezug auf die Mitarbeiter sind zentrale Punkte einer guten Firma.

Deshalb liegt nichts näher, als den Vergleich anzustreben, zwischen Mitarbeiter-Zufriedenheit und finanziellem Erfolg der Firma. Wenn in einer empirischen Erhebung die Mitarbeiterzufriedenheit hoch und gleichzeitig die Firma finanziell erfolgreich ist, kann die Firma als gut bezeichnet werden. Ist eine Firma finanziell erfolgreich, hat aber ein ausgesprochen schlechtes Arbeits-

klima, wird sie über kurz oder lang daran zugrunde gehen. Genauso ist eine Firma dem Untergang nahe, die zwar zufriedene Mitarbeiter hat, aber nie Gewinne schreibt.

Great Place to Work

Das Institut Great Place to Work ist eine Organisation, die weltweit Firmen auf die Arbeitsplatz-Zufriedenheit ihrer Mitarbeiter überprüft. Dabei wird der wirtschaftliche Erfolg einer Firma vollkommen ausgeblendet und lediglich die Arbeitsumgebung der Mitarbeiter untersucht. Den Mitarbeitenden wird ein Fragebogen ausgehändigt. Darin werden 58 Fragen zu den Themen Glaubwürdigkeit, Respekt, Stolz, Fair-

ness und Teamgeist gestellt. Hinzu kommt eine offene Fragestellung, bei der der Mitarbeitende seine Antwort ausformulieren kann. Die Auswertung des Fragebogens führt schlussendlich zum Trust-Index, der ein Urteil darüber gibt, wie zufrieden die Mitarbeiter sind.

Im zweiten Teil wird das sogenannte Kultur-Audit durchgeführt. Zum einen wird das Unternehmen dabei in verschiedenen Bereichen auf die soziale Struktur untersucht. Dabei geht es beispielsweise um die Fluktuation oder die Altersstruktur der Mitarbeiter. Ebenfalls werden Daten zu den sozialen Leistungen der Firma erhoben. Beispiele hierfür wären ein unternehmenseigenes Fitnesscenter, freiwillige Leistungen an Versicherungen oder der Ferienanspruch der Mitarbeitenden. Nach der Erhebung dieser Daten muss das Unternehmen zu offenen Fragen, die das Institut Great Place to Work dem Management stellt, Antwort geben. Dabei soll die Unternehmenskultur erörtert werden.

Die Welt und die Schweiz

In der Schweiz belegen bei den Unternehmen mit mehr als 250 Mitarbeitenden, Microsoft, Cisco Systems, Accenture, Federal Express Europa und Autodesk Development, die Spitzenplätze. Bei kleineren Unternehmen führten NetApp Switzerland GmbH, Paninfo AG, eBay und SAS Institute AG die Rangliste an.

Auch weltweit sind die Firmen aus der IT-Branche sehr gut vertreten. Ähnlich wie in der Schweiz sind die führenden Unternehmen Microsoft, SAS Institute AG, NetApp, Google und Federal Express. Wie bei jeder Rangliste stellt sich jedoch die Frage, ob wirklich die Besten der Besten überhaupt getestet wurden. Die Liste ist natürlich bei Weitem nicht vollständig, doch wurden über die vergangenen bald 15 Jahre weit über 10 000 Unternehmen getestet. Besonders in der Finanz-, Elektronik-, Gesundheits-, Produktions- und Einzelhandelsbranche wurden sehr viele Betriebe auf ihre Mitarbeiter-Zufriedenheit geprüft. Dass besonders die IT-Branche sehr gute Ergebnisse liefert, ist ihrer zukunftsorientierten Ausrichtung zu verdanken. Für eine IT-Firma ist das wichtigste Ziel, benutzerfreundliche Technologien zu entwickeln und bei den Kunden nicht nur die Bedürfnisse zu befriedigen, sondern sie mit neuen Entwicklungen sogar zu überraschen. Um solche Produkte entwickeln zu können, braucht es viel Kreativität. Um Kreativität zu fördern, braucht es viel Freiraum. Daher bewerten die Angestellten von IT-

«Erfolgreiche Unternehmen sind am Mitarbeiter interessiert.»

Firmen ihren Arbeitsplatz wohl auch so gut, da ihnen viel Freiraum eingeräumt wird und nur unter idealen Arbeitsbedingungen hervorragende Produkte entwickelt werden können. Die Frage bleibt jetzt aber: Sind diese Unternehmen auch finanziell erfolgreich durch die letzte Wirtschaftskrise gegangen?

Standfest im Sturm

Ausnahmslos haben die oben genannten Unternehmen sowohl über fünf Jahre wie auch über drei Jahre kontinuierlich ihren Marktwert vergrössert. Da aber die IT-Branche allgemein sehr gut durch die Finanzkrise gekommen ist, darf die Aussagekraft dieser Schlussfolgerung angezweifelt werden. Doch auch wenn IT-fremde Unternehmen aus den Top Ten der Weltrangliste genauer betrachtet werden, fällt auf, dass sie überraschend gestärkt aus der Finanzkrise steigen. McDonalds, Diageo oder Kimberly-Clark haben allesamt über die letzten fünf Jahre steigende Aktienkurse vorzuweisen. Und auch die Marriott-International-Hotelgruppe schneidet beispielsweise im Gegensatz zu Accor oder der Rezidor-Hotelgruppe im Vergleich besser ab. Beinahe alle Firmen, die gute Ergebnisse bei der Mitarbeiter-Zufriedenheit vorweisen können, haben über die letzten fünf Jahre steigende oder zumindest konstante Aktienkurse generiert.

Gute Arbeitsbedingungen

Auch wenn keine abschliessende Antwort darauf gegeben werden kann, ob sozial eingestellte Unternehmen Krisen besser bewältigen, kann zumindest festgehalten werden, dass die nachweislich guten Arbeitgeber die letzten Jahre gut überstanden haben. Und laut Schumacher sind zwei Faktoren im Zusammenhang mit den Mitarbeitenden Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Unternehmung: Die Mitarbeiter müssen in den Entscheidungsprozess integriert werden, um aktiv an der Gestaltung der Firma teilhaben zu können. Dadurch übernehmen sie Verantwortung und haben verstärkt ein Interesse am Erfolg der Firma. Ein Mittel, um das Gemeinschaftsgefühl und die emotionale Bindung an das Unternehmen zu stärken, ist die interne Kommunikation. Firmen, die dies beherrschen und die Mitarbeitenden ins Zentrum stellen, schneiden bei Mitarbeiter-Befragungen sehr gut ab. Und wenn nicht abschliessend, so kann wenigstens tendenziell gesagt werden, dass solche Firmen gut für kommende Krisen gerüstet sind. •



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Verteidigung, Bevölkerungsschutz und
Sport VBS

Schweizer Armee – Luftwaffe LW

Ihre Bewerbung senden sie bitte an:
Personal Verteidigung
HR Service Center
Personaladministration
Bereich LW, Ref. 6831
Papiermühlestrasse 20
3003 Bern

Ergänzende Auskünfte erteilt Ihnen:
Herr Urs Hürlimann, HR Berater LW Stab,
Spez Stab LW, Tel 031/324 39 49
oder Herr Ian Logan, C REMIL,
Tel 026 662 20 25

Weitere interessante Stellenangebote der
Bundesverwaltung finden Sie unter
www.stelle.admin.ch

Die Luftwaffe gehört dem Bereich Verteidigung innerhalb des Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) an.

Experte/Expertin beim Chef Regulation Militärluftfahrt, Flugplatz Payerne

Sie unterstützen den Chef Regulation Militärluftfahrt (REMIL) als Vertreter der Belange der Luftwaffe in nationalen und internationalen Organisationen auf dem Gebiet der militärischen Luftfahrtinformation (Aeronaughtical Information Management, AIM) der Organisation und Struktur des Luftraums sowie der dazu erlassenen Normen und Empfehlungen. In dieser abwechslungsreichen und faszinierenden Tätigkeit arbeiten Sie mit diversen Organisationen zusammen: europäische Union, NATO im Rahmen des PFP, Bundesamt für Zivilluftfahrt, Skyguide, Meteo-Schweiz, Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), EUROCONTROL. Sie sind verantwortlich für den Bereich der strategischen Planung, die Luftfahrtinformation und die Ausführung der entsprechenden Abkommen. Sie erarbeiten Konzepte und übernehmen die Führung von Projekten. Sie vertreten die Luftwaffe als technische/r Experte/-in in der Schweiz und im Ausland.

Diese verantwortungsvolle Funktion setzt ein Diplom einer höheren Schule oder eine gleichwertige Ausbildung mit guten Fachkenntnissen in der Aviatik und einem besonderen Interesse für die Militärluftfahrt voraus. Sie sind initiativ, arbeiten systematisch und selbständig, verstehen es effizient in Arbeitsgruppen mitzuarbeiten und besitzen Erfahrung auf dem Gebiet des Projektmanagements. Korrektes Auftreten, gute Kenntnisse in mindestens einer zweiten Amtssprache und sehr gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift runden Ihr Profil ab. Wenn Sie motiviert sind, in einem dynamischen Team zu arbeiten, sowie eine hohe Einsatzbereitschaft und Selbstkompetenz mitbringen, freuen wir uns auf Ihre schriftliche Bewerbung.

Arbeitsort: Payerne
Beschäftigungsgrad: 80–100%
Anmeldefrist: 14 Tagen nach Veröffentlichungsdatum

Gezielte Förderung des Wohneigentums

Unter WEF versteht die Welt das World Economic Forum. In der Schweiz steht WEF jedoch für Wohneigentumsförderung. Vielen jüngeren Kollegen, besonders auch aus benachbarten Ländern, wird dieser Begriff nicht allzu viel sagen. Wer aber mit dem Gedanken spielt, sich irgendwann Wohneigentum anzuschaffen, tut gut daran, sich mit dieser Thematik auseinanderzusetzen.

Text: Tobias Mattle

Am 3. Oktober 1994 wurde die Verordnung über die Wohneigentumsförderung mit Mitteln aus der beruflichen Vorsorge im Gesetz verankert. Knapp drei Monate später, am 1. Januar 1995, trat die Verordnung in Kraft. Bereits in der Botschaft des Bundesrats zur Wohneigentumsförderung aus der beruflichen Vorsorge hält das höchste Gremium der Schweiz unmissverständlich fest: «Wohneigentum ist eine zweckmässige Form der Vorsorge. Es verkörpert im allgemeinen Sicherheit und Wohlstand. Insbesondere zeichnet es sich längerfristig durch Widerstandskraft gegen die Geldentwertung aus.»

Der Bundesrat hielt fest, dass die Wohneigentumsquote im internationalen Vergleich in der Schweiz sehr tief ist. Dies war vor 15 Jahren so, und dies ist auch heute noch so: Im Vergleich zu den europäischen Nachbarländern liegen wir bei einer Wohneigentumsquote von etwa 40 Prozent, wogegen, abgesehen von Deutschland, alle europäischen Nachbarländer eine Quote von über 50 Prozent aufweisen.

Zweck der Wohneigentumsförderung

Warum aber ist der Bundesrat beziehungsweise die Gesellschaft an einer höheren Wohneigentumsquote interessiert? Befürworter einer hohen Wohneigentumsquote sehen in der erhöhten Sicherheit von Immobilien einen entscheidenden Vorteil: Während die Pensionskassen in der Finanzkrise grosse Probleme haben, das Vorsorgekapital sicher zu verwalten, hat sich Wohneigentum als sichere und wertbeständige Alternative hervorgetan. Es ist in diesem Sinne als eine Risikostreuung und als eine Art Altersvorsorge zu sehen. Denn wer vernünftig baut oder eine Immobilie kauft, der hat im Alter eine tiefere Wohnkostenbelastung.

Da in der Schweiz Wohneigentum teuer ist und viele Bürger kaum genügend Sparkapital aufbringen können, um Wohneigentum zu erwerben, hat der Bundesrat 1994 beschlossen, die Wohneigentumsförderung aus der Zweiten Säule zu ermöglichen. Die Schweizer werden dadurch aufgefordert, vermehrt über die Altersvorsorge nachzudenken, und dazu animiert, diese oben beschriebene Risikostreuung in die Hand zu nehmen.

Erste Gedanken

Wer sich zum ersten Mal mit Wohneigentum befasst, wird wohl auf den gängigen Immobilienportalen der Schweiz auf die Suche nach einem geeigneten Domizil gehen. Knapp 23 000 Immobilien in der Schweiz und dem näheren Ausland werden beispielsweise auf Homegate zum Verkauf angeboten. Schnell kommen dabei

erste Fragen über die Finanzierung auf. Die einfachste Faustregel besagt, dass 20 Prozent des Kaufpreises als Eigenmittel vorausgesetzt werden und der Rest durch Fremdkapital beigesteuert werden kann. Bei einem Kaufpreis von 1 Million Franke müsste der Käufer 200 000 Franken selber aufbringen, und 800 000 Franken würden durch eine Bank in Form einer Hypothek bereitgestellt. Diese Faustformel bezieht sich jedoch auf das absolute Minimum an Eigenmitteln. Durch eine erhöhte Eigenkapitalquote lassen sich verbesserte Konditionen bei der Hypothek erwirken.

Grundlagenwissen

Mit dem Wissen über die Finanzierbarkeit ist der Kauf einer Immobilie aus finanzieller Sicht jedoch noch lange nicht abgehandelt. Die Zusammenstellung einer Hypothek ist von hoher Relevanz, um weiterführende Abklärungen über den Kauf einer Immobilie zu machen. Im Rechenbeispiel gehen wir weiterhin von einem Kaufpreis der Immobilie von 1 Million Franken aus. 20 Prozent sind Eigenmittel, 80 Prozent ist Fremdkapital in Form von Hypotheken. Warum gibt es nun aber eine erste und eine zweite Hypothek? Gesetzlich verankert ist, dass der Hypothekarnehmer innerhalb von 20 Jahren seine Hypothek auf 66 Prozent des Gesamtwerts reduziert hat. Deshalb ist die sogenannte erste Hypothek das Fremdkapital bis 66 Prozent des Kaufpreises. Die Differenz von 66 Prozent bis zur Eigenmittelquote ist die zweite Hypothek. Diese gilt es, innerhalb von 20 Jahren in periodischen Abständen zurückzuzahlen, was auch Amortisation genannt wird. Meist ist die zweite Hypothek zudem durch höhere Zinssätze gekennzeichnet.

Bei unserem Rechenbeispiel beträgt die erste Hypothek deshalb 660 000 Franken und die zweite Hypothek 140 000 Franken. Diese zweite Hypothek gilt es in 20 Jahren zu amortisieren. Dies ergibt jährlich eine Rückzahlung von 7000 Franken und monatlich von 584 Franken. Dieser Betrag muss zusätzlich zur Zinsbelastung beider Hypotheken bezahlt werden.

Gehen wir von einem aktuellen Zinssatz von 2,5 Prozent für beide Hypotheken aus, so ergibt dies eine Zinsbelastung von 1670 Franken. Hinzugerechnet wird die Amortisation von 584 Franken. Dies ergibt eine monatliche Belastung von 2254 Franken. Dieser Betrag muss monatlich an die Bank überwiesen werden. Dem direkten Vergleich mit der Mietbelastung in einer Mietwohnung hält er allerdings nicht stand, denn die Amortisation ist eine Rückzahlung der Hypothek. Sofern die Immobilie bei einem allfälligen Verkauf wieder 1 Million Franken einbringt, ist die Restschuld bei der Bank durch die Amortisation kleiner. Der Verkäufer erhält daher wieder die ursprünglich eingebrachten Eigenmittel plus den Gesamtwert aller Amortisationen.

Rückstellungen

In einer Mietwohnung lebt es sich stressfrei. Wenn der Kühlschrank oder der Kochherd defekt ist, kann der Vermieter angerufen werden, der sich dann um die Reparatur kümmert. Beim Eigenheim muss der stolze Besitzer sich selbst um die Instandhaltung der Immobilie kümmern. Dieser Umstand wird bei der Berechnung durch die Bank miteinkalkuliert. Dabei werden pauschal jährliche Kosten von einem Prozent des Wertes der Immobilie veranschlagt. Bei 1 Million macht dies jährlich 10 000 Franken aus. Dieser Betrag soll die laufenden Nebenkosten wie beispielsweise für Heizung, Strom oder Abfallentsorgung decken. 0,35 Prozent sind dann noch eigentliche Rückstellungen für den Werterhalt der Immobilie.

Tragbarkeit

Beim Kauf einer Immobilie müssen im Vorfeld zwei Themen abgedeckt werden. Ist die Immobilie finanzierbar und ist sie langfristig tragbar? Finanzierbar ist sie, wenn wie beschrieben mindestens 20 Prozent der Immobilie durch Eigenmittel finanziert werden können. Tragbar heisst, die Immobilie wird auch durch steigende Hypothekarzinssätze nicht zu einem finanziellen Problem. Um eine solche Tragbarkeitsrechnung durchzuführen wird das Bruttosalär mit den angenommenen Wohnkosten bei höheren Zinsen verglichen. Banken gehen langfristig von einem Zinssatz um fünf Prozent aus.

Wenn dies bei unserem Beispiel angewandt wird, ergeben sich bei einem Zinssatz von fünf Prozent Hypothekarkosten von monatlich 3333 Franken. Hinzu kommen die Amortisationskosten von 584 Franken und die Rückstellungen von 834 Schweizer. Dies ergibt zusammen eine monatliche Belastung von 4751 Franken. Dieser Betrag darf maximal 33 Prozent des Bruttoeinkommens der Käuferschaft betragen, die im Grundbuchamt auf das Haus eingeschrieben sind.

Eigenmietwert

Ein wichtiger Bestandteil bei der Überlegung der finanziellen Machbarkeit liegt auch in der steuerlichen Belastung. Denn es wäre zu einfach, wenn ein selbst bewohntes Haus von den Steuern ausgenommen wird. Denn bei den Mietern wird diese Steuer ebenfalls indirekt bezahlt: Die von den Mietern bezahlte Miete ist beim Vermieter ein Einkommen und wird dementsprechend versteuert. Ähnlich verhält es sich beim Eigentümer. Der aktuelle Marktwert des Hauses wird bestimmt, und daraus wird eruiert, wie gross die Mieteinnahmen wären, wenn das Haus vermietet wird. Allerdings bezahlt der Eigentümer auch Zinsen auf die Hypothek und muss das Haus instand halten. Diese Beträge können bei den fiktiven Mieteinnahmen abgezogen werden, wodurch die Berechnung des Eigenmietwertes abgeschlossen wird. Grundsätzlich ist der Eigenmietwert eine positive Zahl, da der Nutzen aus der Bewohnung die Abzüge überwiegt. Bei ausserordentlichen Renovierungsarbeiten am Haus ist es jedoch auch möglich, dass der Eigenmietwert negativ ausfällt. Dann kann der Eigenmietwert voll vom Einkommen abgezogen werden.

Möglichkeiten des WEF

Um die 20 Prozent Eigenkapital aufzubringen, gibt es verschiedene Möglichkeiten. Die einfachste Variante ist es, wenn der Käufer genügend Sparkapital hat und

es sozusagen aus der Portokasse bezahlen kann. Wer allerdings auf der Suche nach einem Eigenheim ist und keine 200 000 Franken in bar zur Verfügung hat, kann Vorsorgegelder beziehen, um damit den Traum von der Immobilie zu verwirklichen. Sowohl die Gelder aus der Dritten wie auch aus der Zweiten Säule stehen dabei zur Verfügung. Und bei beiden Säulen gibt es die Möglichkeit des Vorbezugs sowie der Verpfändung. Da Einlagen in die Dritte Säule bei der Steuerrechnung vollumfänglich vom Einkommen abgezogen werden können, ist es eine hervorragende Möglichkeit, um früh ein Sparkonto für Wohneigentum anzulegen.

Vorbezug

Der Vorbezug ist die gängige Variante von WEF. Der Vorbezug kann zum Kauf oder zum Umbau eines Wohnobjekts oder zu Amortisationszwecken einer Hypothek genutzt werden. Dabei wird eine festgelegte Summe, die mindestens 20 000 Franken betragen muss, direkt dem Hypothekengeber übertragen.

Was sind nun die Auswirkungen von diesem Vorbezug? Dem verantwortungsbewussten Versicherten ist es ans Herz gelegt, sich solche Fragen zu stellen. Denn nur wer über die Risiken des Vorbezugs informiert ist, kann danach die für ihn passende Variante des WEF beanspruchen. Sofort zu erkennen ist das verminderte Kapital auf dem IBK (Individuelles Beitragskonto). Durch diese Unterdeckung entsteht eine Lücke, die zu einer Verminderung der Altersrente führt. Ein Vorbezug von 200 000 Franken im Alter von 35 hat bei der Pensionierung im Alter von 58 ein um 315 000 Franken vermindertes IBK zur Folge. Dies vermindert, sofern die Partnerin oder der Partner gleichaltrig ist, die monatliche Rente um rund 1400 Franken.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind die verminderten Leistungen bei der Risikoversicherung. Am Beispiel der Invalidenversicherung wird dies ersichtlich. Die Basis der Invalidenrente ist 60 Prozent des versicherten Salärs. Bei einem Salär von 100 000 Franken wäre dem-



Auch mit Wohneigentum lässt sich mit etwas Wissen ohne Sorgen für das Alter vorsorgen.

nach die Basis-Invalidenrente 60 000 Franken jährlich. Diese Basis-Invalidenrente wird dann noch um den sogenannten Korrekturbetrag ergänzt. Einfach erklärt wird bei einer Überdeckung der Pensionskasse dieser Betrag erhöht, bei einer Unterdeckung wird der Betrag verkleinert. Die genaue Berechnung findet sich im Leistungsreglement wieder. Bei einem Szenario, bei dem sich ein 35-jähriger First Officer im zwölften Dienstjahr einen Vorbezug von 200 000 Franken leistet und im selben Jahr vollinvalid wird, vermindert sich die Basis-Invalidenrente um 10 384 Franken jährlich. Da die Unterdeckung durch die ausbleibenden Zinsen immer grösser wird, wird auch der Korrekturbetrag von Jahr zu Jahr grösser. Wird dieselbe Person zehn Jahre später vollinvalid, so wäre der Korrekturbetrag auf den Lohn im 22. Dienstjahr bereits 12 667 Franken.

Verpfändung

Eine andere Möglichkeit, ein Haus zu finanzieren, ist die Verpfändung des Kapitals bei der Bank. Das Kapital bleibt auf dem IBK und wird nur ausbezahlt, falls der Gläubiger die Forderungen nicht erfüllen kann. Der Nachteil hierbei ist, dass der Anteil an Fremdkapital grösser wird. Dadurch entstehen höhere Zinsforderungen. Die Möglichkeit der Verpfändung lässt sich aber gut mit der zweiten Hypothek vereinbaren. Denn wie bereits beschrieben, ist die zweite Hypothek oft mit höheren Zinssätzen verbunden. Dieser Zinssatz lässt sich bei vielen Banken verringern, wenn die zweite Hypothek durch ein Pfand aus der Pensionskasse gedeckt wird.

Die Frage bleibt nun aber offen, ob tiefere Zinskosten überhaupt von Vorteil sind. Denn wie bereits beschrieben, können die Zinskosten beim Eigenmietwert vollkommen abgezogen werden, und dadurch wird die steuerliche Belastung verringert. Während der Vorbezug also sowohl bei der Auszahlung wie auch bei dem Eigenmietwert von Nachteil ist, kann die Verpfändung hier Sinn machen. Es entsteht keine steuerliche Belastung bei der Auszahlung des Betrages, und die Hypothekarzinsen werden zwar verringert, können aber immer noch abgezogen werden. Ob in der Nettorechnung tatsächlich ein steuerlicher Vorteil vorhanden ist, ist eine viel diskutierte Frage und muss bei jedem Beispiel einzeln beachtet werden.

Gehen wir vom Idealfall aus, dass der Eigentümer bis zur Pensionierung die zweite Hypothek voll abbezahlt hat, ist das Pfand hinfällig und dem Eigentümer entstehen bei der Altersleistung keine Nachteile.

Sinnfreier Vorbezug

Etwas vorschnell könnte nun die Schlussfolgerung sein, dass der Vorbezug nie Sinn macht. Dem ist aber nicht so: Bestes Beispiel ist der Vorbezug einige Jahre vor der Pensionierung. Wer sich dafür entscheidet, bei der Pensionierung einen grossen Teil der Pensionskassengelder auszahlen zu lassen, erfährt eine hohe steuerliche Belastung. In der Gemeinde Kloten würde die Auszahlung von 1,5 Millionen Franken bei einem verheirateten Mann im Alter von 60 Jahren gut 216 000 Franken Steuern nach sich ziehen.

Sich jeweils die Hälfte des gleichen Betrages fünf Jahre davor und im Alter von 60 Jahren ausbezahlen zu lassen, führt zu einer steuerlichen Belastung von 155 000 Franken. Das sind immerhin gut 60 000 Franken weniger. So ist es möglich, im Alter von 55 Jahren die Zinskosten des Eigenheims drastisch zu senken und gleichzeitig beim Kapitalbezug bei der Pensionierung Steuern zu sparen. Ob und wann ein Vorbezug sinnvoll ist, ist eine komplexe Frage. Da die steuerliche Behandlung von Kanton zu Kanton unterschiedlich ist und auch jede Person unterschiedliche Wünsche für das Alter hat, ist ein Gespräch mit einem Experten sicher hilfreich, um genau abzuklären, welche Variante die passende ist.

Aufgepasst

Immer wieder ist aus den Medien zu hören, dass die Immobiliensituation in der Schweiz überhitzt ist. Auch wenn dies keinesfalls auf alle Regionen gleichermaßen zutrifft, so mag es zumindest in den Regionen um Zürich und Genf sowie im Engadin nicht völlig falsch sein. Durch die tiefen Hypothekarzinsen der letzten Jahre haben sich viele Menschen Eigenheime gekauft, die sie nur sehr knapp finanzieren können. Oftmals wurde ein Grossteil der Pensionskasse für ein Eigenheim geplündert, um den Eigenmittelanteil von 20 Prozent aufbringen zu können.

Die Eidgenössische Finanzmarktaufsicht (Finma) schreibt in einer Medienmitteilung vom 1. Juni 2012, dass ab dem 1. Juli 2012 Käufer einer Immobilie mindestens zehn Prozent Eigenmittel aufweisen müssen, die nicht aus der Zweiten Säule stammen. Hinzu kommt, dass neu vorgeschrieben ist, die zweite Hypothek zwingend in 20 Jahren amortisiert zu haben. Somit ist es bereits heute nicht mehr möglich, ein Eigenheim nur mit Pensionskassengeldern zu finanzieren. Dadurch wird verhindert, dass kapitalschwache Parteien den tiefen Zinsverlockungen erliegen.

Hypothekarangebot Pensionskasse

Doch nicht nur Banken vergeben Hypotheken. Auch direkt bei der Vorsorgestiftung für das Cockpit-Personal II können Piloten, die bei der Pensionskasse versichert sind, Hypotheken erhalten. Grundsätzlich verhält sich die rechtliche Lage dort sehr ähnlich wie bei den Banken. Die von der Finma herausgegebenen Richtlinien sind für die Pensionskassen jedoch nicht bindend. Die variablen Zinssätze ergeben sich, wie dem Angebot der Pensionskasse zu entnehmen ist, aus dem gemittelten Wert der Zinssätze der Zürcher Kantonalbank, der Migros Bank und der Credit Suisse. Die Festhypotheken richten sich nach dem SWAP-Zinssatz der UBS und werden täglich neu festgelegt.

Rund fünf Prozent der Piloten bei der Swiss haben bei der Pensionskasse eine Hypothek aufgenommen. Wer sich die Erfolgsrechnung der Pensionskasse von 2011 etwas genauer anschaut, findet darin auch die durchschnittliche Höhe des Vorbezugs. So haben im Jahr 2011 drei Personen einen Vorbezug in Höhe von gut 249 000 Franken getätigt. Es ist sinnvoll, nebst verschiedenen Bankangeboten auch das Angebot der Pensionskasse genauer zu prüfen. ●

«Ein Vorbezug vor der Pensionierung kann unter Umständen die steuerliche Belastung drastisch senken.»

Mütter und Väter im Cockpit

Frauen sind in Cockpits herzlich willkommen und beruflich voll akzeptiert. Wollen sie neben dem Beruf auch noch ein Familienleben mit Kindern, dann müssen sie alleine zurechtkommen. Die vertraglichen Rahmenbedingungen lassen flexible Lösungen nicht zu.

Text: Alexandra Härtner, F/O A320

Mit einer Quote von geschätzten zwei Prozent des Swiss-Pilotenkorps können wir Mütter im Cockpit nicht einmal behaupten, eine Minderheit zu sein, sondern stellen im soziologischen Sinne eine «Randgruppe» dar. Dies ist wohl auch der Grund, warum unsere Anliegen und Bedürfnisse als Arbeitnehmerinnen bis jetzt kaum wahrgenommen werden. Dabei müsste es auch im Interesse der Swiss sein, familienfreundliche Arbeitsplätze und moderne Teilzeitmodelle zu schaffen; der Pilotennachwuchs wird schliesslich vermehrt auch aus Frauen rekrutiert. Es mutet schon komisch an, dass seit Jahren geradezu aufdringlich mit Frauen im Cockpit Werbung gemacht wird und viele Airlines es dann doch verpassen, die veralteten Strukturen der Realität anzupassen. Frauen sind im Cockpit zwar herzlich willkommen – nur wie sie Beruf und Familienleben unter einen Hut kriegen, müssen sie selber schauen.

Die Frage, warum Frauen im Durchschnitt länger auf der Kurzstrecke oder in der Position des First Officers verweilen, hätte sich damit auch geklärt: denn als Mutter nach einer Umschulung die geforderten sechs oder neun Monate Vollzeit zu arbeiten, will erst einmal organisiert werden. Pilotinnen sind bisher aufgrund der strukturellen Vorgaben gezwungen, einem männlichen Erwerbsmuster und Karrieremodell zu folgen. Dass in diesem Beruf keine beliebige Reduktion des Teilzeitarbeitspensums möglich ist und Training und Leistungsausweis immer Priorität haben, ist selbstverständlich. Dennoch könnte der Arbeitgeber bemüht sein, die Bedürfnisse aller Angestellten anzuerkennen und ein optimales Arbeits- und Leistungsumfeld zu schaffen. Die Bedürfnisse der Mütter im Cockpit sind nichts Ausserordentliches, sondern grundsätzlich die gleichen wie die der Väter: ein soziales und familienfreundliches Arbeitsumfeld.



Alexandra Härtner wurde im Februar 1979 in Winterthur geboren und wuchs in Birchwil auf. Von 2000 bis 2001 absolvierte sie die Ausbildung zur Linienpilotin bei der SRAS. Von 2002 bis 2007 flog sie als First Officer auf der Embraer Legacy und Gulfstream V bei G5 Executive AG. Seit August 2007 ist sie als First Officer auf der A320 tätig. In den Jahren 2003 bis 2008 studierte sie an der Philosophischen Fakultät der Universität Zürich die Fächer Kulturwissenschaften, Soziologie und Englische Literatur.

Alexandra ist Mutter zweier Kinder und lebt mit ihrem Partner in Nürensdorf.

«Der Wunsch nach mehr planbarer Sozialzeit steht im Vordergrund.»

Fliegen und Schwangerschaft

Pilotinnen bei der Swiss dürfen, soweit es ihr Wohlbefinden zulässt, bis zur JAR-Limite am Ende der 24. Schwangerschaftswoche (andere Airlines sind restriktiver) unter geringen medizinischen und planerischen Auflagen «at controls» tätig sein. Danach können sie einer «zumutbaren» Arbeit im Bodendienst nachgehen und etwa beim Erstellen oder Revidieren von Manuals helfen oder Arbeiten zugunsten des CRM- oder FATCAT-Teams ausführen. Nach vier Monaten Mutterschaftsurlaub und nach bis zu acht Monaten unbezahltem Mutterschaftsurlaub (UMU) erfolgt der Wiedereinstieg mit dem Renewal der Lizenz. Dazu sind zwei Trainingsübungen mit anschliessendem Check und Refresher im Simulator sowie ein Line Check nötig. Wichtig ist hier zu erwähnen, dass weder Pilotinnen noch Flight Attendants während der Schwangerschaft zum Flugdienst gezwungen werden können. Es steht ihnen aufgrund der Strahlenschutzverordnung (Art. 41

StStV oder Anhang 12 GAV 2011) auch bei gutem Wohlbefinden und genereller Flugtauglichkeit frei, am Boden zu bleiben. Das bedeutet, dass Schwangerschaft in keiner Weise mit Fluguntauglichkeit oder gar Krankheit gleichzusetzen ist! Daher müssen sich schwangere Pilotinnen keinesfalls krankschreiben lassen, ansonsten kann der Arbeitgeber sowohl Ferien wie auch variable Lohnbestandteile kürzen.

Problematik fliegender Eltern

Was die Aufteilung von Erwerbsarbeit und Kinderbetreuung zwischen beiden Elternteilen betrifft, ist die Schweiz im Europavergleich ein konservatives Land. Staatliche Kinderbetreuung gibt es schon während der «Bürozeiten» zu wenig, für Schichtarbeitende fehlt sie gänzlich. Krippen mit flexiblen und längeren Öffnungszeiten entschärfen zwar die Betreuungsproblematik, solange ein Partner regelmässige Arbeitszeiten hat, die Betreuung über Nacht bleibt aber ungelöst. Bisher ist fliegendes Personal auf die Kinderbetreuung durch einen Elternteil oder die Grosseltern angewiesen. Wenn dies nicht möglich ist, bleibt als Lösung nur die Einstellung einer externen Betreuungsperson, die wiederum ein halbes Copiloten-Salär im Monat kostet. Gerade weil Mütter und Väter im Cockpit die Betreuungsproblematik alleine lösen müssen, wäre die Unterstützung durch den Arbeitgeber wichtig. Dafür bräuchte es garnicht viel: Mit einem minimalen – vor allem planerischen – Mehraufwand könnte die Situation der Eltern im Cockpit massiv entlastet werden.

Was dürfte man von einem familienfreundlichen Arbeitgeber erwarten?

- Stabile Einsatzpläne;
- Einen für fliegendes Personal realistischen bezahlten Mutterschaftsurlaub, der über das gesetzliche Minimum von vier Monaten hinausgeht. Anzustreben sind

sechs Monate, wie es zum Beispiel bei sämtlichen Grossbanken üblich ist;

- Vaterschaftsurlaub von 14 Tagen, wie ebenfalls üblich;
- zeitgemässe Teilzeitarbeitsvarianten;
- ein zuverlässiges Planungstool, das auch langzeitige Planung und Organisation des Familienlebens ermöglicht;
- frühzeitig bestätigte Ferien.

Wie unterstützt die Swiss heute schon Eltern im Cockpit?

- Garantierter unbezahlter Mutterschaftsurlaub (UMU) ohne Senioritätsverlust bis zu einem Jahr, der erst zwei Monate nach der Geburt eingereicht werden muss, und der, falls beide Partner bei der Swiss fliegen, von Mutter oder Vater bezogen werden kann (Voraussetzung: es dürfen Kosten für nur ein Renewal der Lizenz entstehen);
- freiwillige Versetzung in den Bodendienst während der Schwangerschaft sowie nach Ablauf des Mutterschaftsurlaubs (Arbeitgeber muss Arbeitnehmerin das Stillen während der Arbeit ermöglichen);
- zwei Wochen S-Ferien für Eltern mit schulpflichtigen Kindern.

Neben stabilen Einsatzplänen ist vor allem deren Planung nach individuellen Bedürfnissen ein zentrales Thema. Auf der Kurzstrecke müsste es mit einem modernen Planungstool zum Beispiel möglich sein, gewisse Wochentage, an denen der Partner arbeitet, fix frei einzugeben (z.B. jeden Mo/Di frei). Falls beide Partner bei der Swiss arbeiten – und dies ist bekanntlich öfters der Fall –, wären im besten Fall die TZV-Freitage oder -Monate koordiniert planbar. Bisher gibt es bei der Swiss für fliegendes Personal keine Job-Sharing-Modelle, wie sie andere Airlines anbieten, und auch die Minimalpensen bei Teilzeit (65 Prozent für SH respektive 75 Prozent für LH) sind im Vergleich zu andern renommierten Fluggesellschaften konservativ.

Pilot und Teilzeitarbeit

Warum tut sich die Swiss so schwer, familienfreundliche Teilzeitarbeits-Varianten anzubieten? Die Aversion gegen «Teilzeitpiloten» ist wohl historisch bedingt und kann mit der berufskulturellen Norm erklärt werden. Der Mythos der exklusiven Hingabe, der das stark stereotypisierte Berufsbild des Piloten umgibt, hält sich hartnäckig entgegen der realen Berufspraxis. Da der Pilot seinen Beruf im Idealfall eher als «Berufung» empfindet und eine grosse Identifikation mit der fliegerischen Tätigkeit einhergeht, hält sich die Vorstellung, dass man den Job nur mit 100-prozentiger Hingabe richtig gut machen kann. Dabei ist Teilzeitarbeit ein grosses Bedürfnis, wie die Zahlen beweisen: Fast ein Drittel der Swiss-Piloten fliegt Teilzeit – Tendenz steigend. Und dies interessanterweise relativ unabhängig von Alter, Geschlecht, Dienstgrad oder familiären Verpflichtungen. Neben der hohen Arbeitsbelastung steht vor allem der Wunsch nach mehr planbarer Sozialzeit im Vordergrund. Der Pilotenberuf ist in den letzten Jahren nicht zuletzt «dank» der kürzeren Auslandsaufenthalte familienfreundlicher geworden und eignet sich entgegen aller Vorurteile sehr gut als Teilzeitberuf – gerade weil wir alle das gleiche machen und beliebig austauschbar sind. Teilzeitpiloten können von der

Swiss flexibel eingesetzt werden, um Spitzenzeiten abzudecken, zudem sind sie, gemessen am Salär (jetzt noch mit zusätzlichem Lohnabzug), sehr produktiv. Daher wäre ein 50-Prozent-Kurzstreckenpensum, wie es konzernintern sowohl die Lufthansa, Edelweiss und Austrian Airlines anbieten, durchaus realistisch und eine attraktive Option. Auch der neue GAV 2011 zeigt jedoch: Teilzeitarbeit wird von der Swiss nicht als Norm angestrebt. Da gerade die junge Pilotengeneration vermehrt eine egalitär-partnerschaftliche Aufteilung der Familien- und Erwerbsarbeit anstrebt, darf man gespannt sein, welche Richtung die Swiss einschlägt, um als Arbeitgeberin attraktiv zu bleiben. •

Frauen im Cockpit: Eine ethnographische Studie über weibliche Berufsbilder und Berufspraxis



Alexandra Härtner schloss ihr Studium an der Universität Zürich mit einer Studie zum Berufsbild von Pilotinnen ab. Diese zeigt auf, dass die grosse Mehrheit der Befragten ihre Integration in die Männerdomäne «Pilot» erfreulicherweise als sehr geglückt empfindet – trotz des Sonderstatus' wegen der kleinen Anzahl Pilotinnen in Airline-Cockpits.

Auf professioneller Ebene scheint das Geschlecht im Cockpit keine Rolle zu spielen.

In der Öffentlichkeit existiert allerdings immer noch ein stereotypes Bild des männlichen Piloten, das von Ritualen, Mythen, Umgangsformen und der speziellen Fliegersprache geprägt wird. Das Fliegen wird als Berufung und weniger als Beruf gesehen. Rationale Berufswahlkriterien wie Status oder Verdienst werden nur sekundär genannt.

Dieses Berufsbild hält sich hartnäckig, obwohl bereits viele Piloten nicht mehr mit «Leib und Seele» ein Vollpensum abfliegen, sondern in einem Teilzeitverhältnis angestellt sind. Auch die beruflichen Anforderungen sind laut Härtner immer mehr auf Frauen zugeschnitten. So gewinnen «Soft Skills», Kommunikations- und Management-Funktionen im modernen Cockpit an Gewicht – allesamt als «typisch weiblich» deklarierte Fertigkeiten. Obwohl Airlines stark mit Pilotinnen werben, gelingt es ihnen nicht, weibliche Sichtweisen und Bedürfnisse bei den Anstellungsbedingungen einzubeziehen und dem überholten Image des Piloten in den Medien entgegenzutreten.

Weil ein positives kulturelles Rollenbild «der Pilotin» in der Öffentlichkeit nicht existiert, sehen sich Frauen deshalb oft gezwungen, einen Spagat zwischen ihrer beruflichen und privaten Identität zu vollführen.

Female Pilots: An ethnographic study of female professional praxis in a male domain. Vaughan Paper 46, Series Editor: Simon A. Bennett ISBN: 978-0-901507-69-3, Department of Lifelong Learning, University of Leicester

«Go-ahead» – Anflugseparation in ZRH

Lange ist es her seit dem ersten, fast schon legendären gemeinsamen CRM/TRM-Kurs von Swiss und skyguide in Biel. Höchste Zeit also, den Austausch zwischen Cockpit und Flugsicherung wieder ein bisschen über den täglichen Funkkontakt hinaus aufleben zu lassen. Eine Zürcher Fluglotsin schreibt neu für die «Rundschau» und berichtet aus dem Alltag von der anderen Seite des Mikrofons.

Text: Gaby Plüss

Schuld hat der Tilly. Und ein ganz klein wenig noch ein anderer Pilot. Aber den lassen wir jetzt mal weg. Würde ich nämlich den Tilly nicht kennen, ich hätte niemals die Möglichkeit bekommen, künftig im Namen der Zürcher Fluglotsen für die «Rundschau» zu schreiben. So erhoffe ich mir, den Dialog zwischen Piloten und Flugverkehrsleitern wieder ein wenig über den normalen Funkkontakt hinaus zu intensivieren, Transparenz zu schaffen und das gegenseitige Verständnis zu fördern.

Per Zufall zum Traumjob

Einige Piloten kennen mich bereits, andere noch nicht. Deshalb möchte ich mich zuerst einmal vorstellen.

Mein Name ist Gaby Plüss. Fluglotsin wollte ich eigentlich nie werden. Nur dank eines total Aviatik-verrückten Familienmitglieds habe ich von diesem spannenden Beruf überhaupt erst erfahren und mich kurzerhand um einen Ausbildungsplatz beworben. Nach erfolgreich absolvierter Selektion begann ich im November 1993 im Alter von 23 Jahren bei der damaligen swisscontrol in Bern mit der Ausbildung. Drei Jahre dauerte die gesamte Lehre – es war dabei mehr als nur einmal nötig, die Zähne ein wenig zusammenzubeissen. Ende 1996 durfte ich die heiss ersehnte Lizenz als «Flugverkehrsleiterin Zürich Tower und Approach» entgegennehmen. Seither sitze ich mit viel Begeisterung und Freude hinter dem Mikrofon und führe die Piloten auf dem und um den Flughafen Zürich herum.



Gaby Plüss vor den Bildschirmen eines Arrival-Sektors.

Neben meiner Tätigkeit als Fluglotsin übe ich verschiedene Zusatzfunktionen aus. So bin ich seit 13 Jahren als Ausbilderin im Live-Betrieb tätig und überwache unsere Trainees während ihrer Ausbildung an der Front. Von Anfang 2002 bis Ende 2007 war ich intensiv als Instruktorin im Einsatz. In dieser Zeit unterrichtete ich regelmässig im Klassenzimmer und im Simulator. Ebenso hatte ich während zweier Jahre die Leitung unseres Emergency Trainings inne, das sämtliche Trainees vor ihrem ersten Solo-Einsatz absolvieren müssen. Daneben arbeitete ich an diversen Projekten mit. Darunter waren die Neugestaltung aller unserer Theoriekationen oder die Schulung sämtlicher Tower- und Approach-Lotsen vor der Einführung des Südanflugs. Seit zwei Jahren bin ich wieder ab und zu in der Instruktion tätig, und letztes Jahr habe ich die Ausbildung zum Examiner absolviert.

«Weshalb müssen wir in Zürich immer mit Rückenwind anfliegen?»

Meine Freizeit verbringe ich zu einem grossen Teil mit diversen sportlichen Aktivitäten, mit Lesen und hie und da ein wenig mit Schreiben. Wenn sich die Möglichkeit dazu ergibt, begleite ich von Zeit zu Zeit auch gerne den einen oder anderen Piloten auf einem Flug und schaue mir unsere Arbeit aus Sicht des Cockpits an, spannende Diskussionen und Erfahrungsaustausch selbstverständlich inklusive. Ich bin seit elf Jahren verheiratet und lebe mit meinem Mann in der Nähe des Flughafens.

Fragen über Fragen

Weshalb dauert es über zehn Minuten, bis wir endlich starten können? Vor uns hat es doch nur zwei Flugzeuge, die warten!

Wieso können die uns bei unserem ersten Aufruf vor der Piste 16 noch nicht sagen, wann wir in die Luft kommen?

Warum müssen wir einen neuen Slot einholen? Wir würden das doch locker noch schaffen.

Bei Swiss Radar hiess es noch «maintain high speed», und der Approach versorgt uns als Erstes im Holding. Reden die denn nicht miteinander?

Weshalb muss ich von meinem Delta-Stand zur Piste 32 rollen und darf nicht auf der Piste 34 starten? Das wäre doch viel näher und macht überhaupt keinen Unterschied!

Weshalb gibt es bei Startpiste 10 Verspätung ohne Ende?

Wieso dürfen die jetzt zuerst starten? Es hätte doch noch locker gereicht, die Piste vorher schnell zu überqueren!

Warum wird die Abflugsequenz jetzt nochmals kurzfristig geändert? Wissen die da oben eigentlich auch, was sie wollen?

Wieso nehmen sie jetzt einen VFR dazwischen? Der hat ja wohl absolut keine Priorität!

Weshalb müssen wir in Zürich immer mit Rückenwind anfliegen?

Zwar werden wir am Funk höchst selten mit solchen oder ähnlichen Fragen konfrontiert. Dennoch sind sie da, das hat der Kurs in Biel gezeigt, und das spüren wir auch heutzutage ab und zu ziemlich deutlich heraus.

Ich hoffe deshalb, dass es mir in Zukunft mit meinen Beiträgen gelingt, die eine oder andere Frage zu klären. Ich möchte aufzeigen, mit welchen Problemen wir im Hintergrund zu kämpfen haben.

Ich möchte darüber informieren, weshalb wir dieses oder jenes eben so und nicht anders machen. Ich möchte darlegen, wie eng unser Korsett zeitweise geschnürt ist und wieso auch wir nicht immer so agieren können und dürfen, wie wir es eigentlich gerne möchten. Und nicht zuletzt möchte ich auch erörtern, warum wir leider nicht immer auf alle Pilotenwünsche eingehen können, obschon wir das gerne machen würden.

GATO

Als Einstieg habe ich ein Thema gewählt, mit dem wir bei der Arbeit täglich konfrontiert werden. GATO steht für die Problematik «Go-around versus Take-off» und ist in Zürich allgegenwärtig. In Gesprächen mit Piloten stelle ich immer mal wieder fest, dass die Thematik als solche zwar bekannt ist. Welche Auswirkungen sie aber auf den Flugbetrieb effektiv hat, wissen längst nicht alle.

Der Ursprung dieses Übels ist immer der gleiche. Der Flugweg eines allfälligen Durchstarts kreuzt in unmittelbarer Nähe des Flughafens die Route einer abfliegenden Maschine. Als Folge eines derartigen Vorfalls vom 30. August 2003 hat die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST, ehemals bfu) in ihrem Schlussbericht Nr. 1868 dazu eine Sicherheitsempfehlung publiziert, die besagt: «Das BAZL sollte veranlassen, dass die ATC für Verkehrssituationen wie die hier vorliegende Verfahren anwendet, die unter allen Umständen, sowohl in IMC als auch in VMC, die notwendige Mindeststaffelung gewährleisten.»

Dass die einfachste Lösung dieser Problematik im Design neuer SIDs zu finden wäre, die einem möglichen Go-around nicht in die Quere kommen, liegt auf der Hand. Die SUST äussert sich im erwähnten Schlussbericht zu dieser Thematik unter dem Titel «Die Betriebsverfahren der skyguide im Spannungsfeld der Politik» wie folgt: «Im Herbst 1996 führte die damalige Swissair die sog. vierte Abflugwelle ein. Damit ging eine deutliche Steigerung der Anzahl Abflüge auf Piste 16 einher. In der Folge veranlasste eine Anzahl von kritischen Vorfällen von Durchstarts auf Piste 14 mit

gleichzeitigen Starts auf Piste 16 die skyguide, eine konsequente Trennung der beiden Flugwege anzustreben, um dadurch eine systematische Staffellung zwischen derartigen Flugbewegungen gewährleisten zu können. Die Auswertung einer umfangreichen Korrespondenz zwischen verschiedenen involvierten Institutionen der Aviatik (skyguide, BAZL, Regierungsrat des Kt. Zürich, Unique, damalige Swissair etc.) zeigt, dass eine derartige Trennung der in Frage stehenden Flugwege durch Schaffung einer neuen SID politisch nicht durchsetzbar war ...»

Cut-off Points

Da eine systemische Lösung aus lämpolitischen Gründen nicht machbar war, musste das Problem auf der operationellen Ebene angegangen werden. Herausgekommen ist dabei eine Lösung, die uns zwingt, die Anflüge zu unterbrechen, um Starts zu erlauben.

Konkret haben wir am Flughafen Zürich drei verschiedene Szenarien, bei denen wir die Anflüge stoppen

müssen, um Starts zu ermöglichen. Zur Anwendung kommt GATO in folgenden Fällen: Bei Anflügen auf Piste 14 mit gleichzeitigen Starts auf Piste 16 (GATO14/16), bei Anflügen auf Piste 14 mit gleichzei-

tigen Starts auf Piste 10 (GATO14/10) und bei Anflügen auf Piste 34 mit gleichzeitigen Starts auf Piste 32 (GATO34/32).

Je nach Szenario sind verschiedene, sogenannte Cut-off Points definiert. Diese Cut-off Points schreiben uns vor, wie nahe der erste Anflug hinter dem Start sein darf, wenn die abfliegende Maschine ihren Startvorgang eingeleitet hat. Situationsabhängig haben wir dabei verschiedene Limiten zu berücksichtigen. So braucht ein Start auf Piste 16 in Richtung Westen ein grösseres Loch in der Anflugsequenz als ein Start auf Piste 16 in Richtung Osten. Erschwerend kommt hinzu, dass wir je nach Piste für die Starts gewisser Flugzeugtypen den Abstand noch zusätzlich vergrössern müssen. Für den Start des Airbus 380 beispielsweise muss das Loch in der Anflugsequenz generell um zusätzliche zwei Meilen erhöht werden. Ebenso gibt es Konstellationen, bei denen die Wake-Turbulence-Kategorie des Starts einen direkten Einfluss auf die Grösse des Lochs in der Anflugsequenz hat.

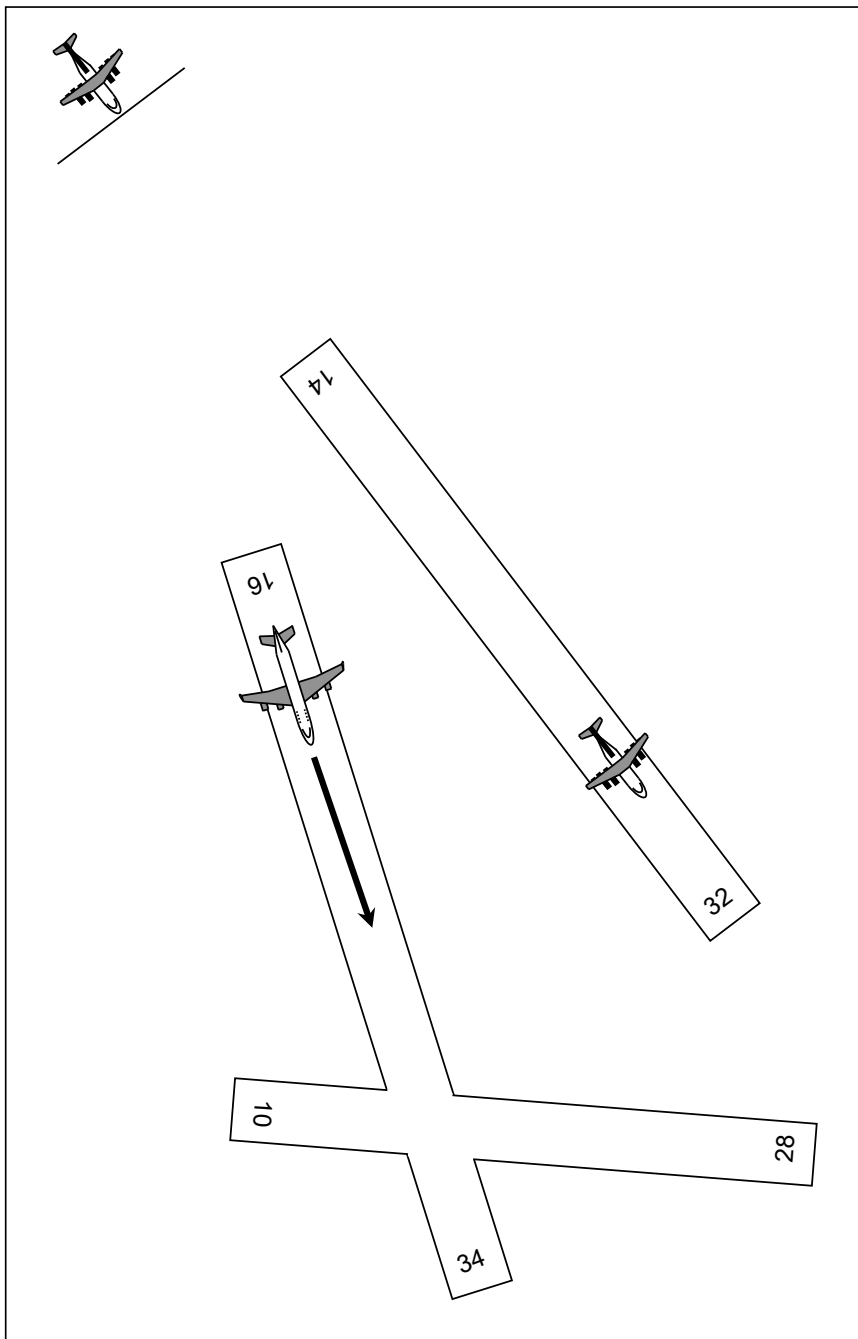
Planung

Für die konkrete Planung solcher Abläufe unterscheiden wir je nach Szenario.

Bei **GATO14/16** wird für jeden Start zwischen Tower und Approach-Crew koordiniert. Sobald eine startbereite Maschine in Richtung Piste 16 rollt, bestellt die Tower-Crew bei der Approach-Crew ein Loch in der Anflugsequenz. Die Approach-Crew entscheidet unter Berücksichtigung verschiedenster Faktoren, wo sie die Anflüge unterbricht, um den Start zu ermöglichen. Sollte die abfliegende Maschine einen Slot einhalten müssen, dann ist dieser bei der Planung entsprechend zu berücksichtigen. Je nachdem, wie viele Anflüge bereits auf Radar Vectors sind, dauert es mehr oder weniger lange, bis das Loch für den Start erstellt und kommuniziert werden kann.

Bei **GATO14/10** erhöhen wir die Landeabstände generell. Die Idee dahinter ist, dass nach jeder Lan-

«Die Schaffung einer neuen Abflugroute war politisch nicht durchsetzbar.»



Beispiel für GATO14/16: Abflug auf RWY16 hat Startvorgang eingeleitet, Anflug auf RWY14 überfliegt Cut-off Point.

Wenn ein Start möglich ist, ohne dass dauernd koordiniert werden muss. Starts auf Piste 16, die zusätzlich dazukommen, werden weiterhin einzeln koordiniert und eingeplant. Wenn es nur vereinzelt Abflüge auf Piste 10 hat, reduzieren wir die Landeabstände auf das Minimum und koordinieren einzeln für diese Starts auf Piste 10. Das Ziel dabei ist, für die Anflüge keine unnötigen Verspätungen zu generieren, wenn es fast keine Abflüge hat.

Auch bei GATO34/32 arbeiten wir prinzipiell mit vergrösserten Landeabständen und verringern diese, sobald es nur noch wenige Starts hat. Und auch in diesem Szenario planen wir, wenn immer möglich, nach jeder Landung einen Start ein.

«Be ready for immediate departure in 30 seconds»

Das Beobachten der letzten Landung vor dem Loch, das Erteilen der Startfreigabe und das Einleiten des

Startvorgangs erfordern ein wenig Zeit. Wir planen deshalb den Unterbruch in der Anflugsequenz grundsätzlich eine Meile grösser, als dies der Cut-off Point vorschreibt. Wenn also der Cut-off Point beispielsweise bei acht Meilen Final liegt, dann erstellen wir in der Anflugsequenz ein Neun-Meilen-Loch. Das Zeitfenster, innert dem wir die Startfreigabe erteilen dürfen und der Startvorgang eingeleitet werden muss, ist somit ziemlich klein. Wir sind daher darauf angewiesen, dass der Startvorgang zügig eingeleitet wird, denn sonst kann es passieren, dass eine Startfreigabe annulliert werden muss - eine für alle Beteiligten unerfreuliche Massnahme.

Unter gewissen Bedingungen dürfen wir die vorgeschriebenen GATO-Abstände im Anflug reduzieren. Dies ist jedoch nur erlaubt, wenn der Lotse am Tower-Mikrofon garantieren kann, dass im Falle eines Durchstarts die minimalen Separationen bezüglich Radarführung und Wake Turbulence jederzeit eingehalten werden können. Da das Erfüllen dieser Auflagen aber oft eine Gleichung mit mehreren Unbekannten bedeutet, kommt dieser Passus nicht allzu häufig zur Anwendung.

gaby.pluess@swissatca.org

Wie eingangs erwähnt, möchte ich Transparenz schaffen, das gegenseitige Verständnis fördern und den Dialog mit den Cockpit-Besetzungen wieder ein wenig ankurbeln. Das kann ich aber nicht ganz alleine, denn für Diskussionen braucht es nun mal mehr als nur eine Person. Deshalb gebe ich den Ball jetzt in das Pilotenkorps hinaus. Fragen, Anregungen und Feedback, aber auch konstruktive Kritik sind willkommen und erwünscht. Meine E-Mail-Adresse steht im Titel, mein Postfach hat ganz viel Platz, der gefüllt werden will. Falls Fragen kommen, die ich als Tower- und Approach-Lotsin nicht

selber beantworten kann, werde ich mich auf die Suche nach der richtigen Ansprechperson machen.

Ausnahmsweise ein bisschen mehr als nur 35 Minuten Zeit zwischen zwei Flügen und Lust auf einen Besuch im Tower? Ein kurzer Anruf genügt, wir öffnen unsere Türen gerne. Unsere Telefonnummer ist auf den Handys im Cockpit abgespeichert oder kann beim Dispatch erfragt werden. Piloten sind bei uns jederzeit herzlich willkommen!

Danke

Ich möchte es keinesfalls versäumen, zum Schluss meines ersten Beitrags Danke zu sagen. Danken möchte ich dem Team der «Rundschau», dass es mir die Chance gibt, der ATC in ihrem Magazin eine Stimme und ein Gesicht zu verleihen. Danken möchte ich aber auch dem Vorstand unseres Lotsenverbandes Aerocontrol, dessen Mitglieder mich bei meinem Engagement für die «Rundschau» im Hintergrund tatkräftig unterstützen. •

Der PAD, das unbeliebte Wesen

Sommer heisst Ferien, Ferien heisst reisen, reisen heisst fliegen, fliegen heisst: wo krieg ich bloss das günstigste Ticket her? Man sucht es entweder auf einschlägigen Internetseiten, oder, falls man bei einer Luftfahrtgesellschaft arbeitet, bestellt es am entsprechenden Staff-Schalter, was natürlich für einen Airline-Angestellten viel romantischer und identitätsstiftender ist als im Internet. Obwohl es im Netz vermutlich günstiger wäre, und vor allem: fest gebucht. Leider haben ja alle Nicht-Airline-Angestellten wie zum Beispiel die Nachbarn oder die meisten Bekannten die fixe Vorstellung, als Fliegender könne man auch in der Freizeit jederzeit gratis in der Weltgeschichte herumfliegen. Könnte man ja eigentlich schon, nur hats für die Freiflieger einfach fast keinen Platz mehr in Flugzeugen mit einer Auslastung von 99,7 Prozent. Dazu kommt, dass der Kreis der Berechtigten, die ein reduziertes Billett beziehen können, auch nicht mehr so wahnsinnig exklusiv ist wie ehemals: Gerade in der sowieso schon kleinen Schweiz findet vermutlich jeder noch irgendwo einen Grosseffnen, der mit jemandem verschwägert ist, der jemanden kennt, der bei der Swiss arbeitet, und folglich ein Recht hat auf reduzierte Flugpreise in Form von sogenannten Friends-Tickets. Merke: Wer bei einer Airline arbeitet, hat viele Freunde.

Diese preisreduzierten Passagiere nennt man im Fachjargon PAD, Passengers with Airline Discount. Nicht zu verwechseln mit den iPADs, den Dingern, die alle Piloten gerne gehabt hätten, aber nur die M/Cs gekriegt haben. PADs sind also Passagiere, die zwar ein Ticket, aber meistens noch keinen Sitzplatz haben und vor dem Flug am Gate herumstehen (engl. stand-by) wie bestellt und nicht abgeholt. PADs sind die Allerletzten in der aviatischen Nahrungskette. Sie hoffen alle auf einen Jumpseat, obwohl der Flug eh hoffnungslos überbucht ist mit Passagieren, die ihr Billett last minute im Internet gekauft haben, zu Preisen, die sämtliche Freiflugtarife alt aussehen lassen.

Da die Jumpseat-Vergabe gemäss den überlieferten Regeln der christlichen Seefahrt immer noch dem Kapitän obliegt, geniesst dieser auf begehrten Flügen eine Beliebtheit, die sonst ihresgleichen sucht. So kriegt er im Vorfeld eines Fluges zu einer attraktiven Destination, zum Beispiel nach Südostasien, von potenziellen Jumpseat-AnwärterInnen die liebenswertesten Brieflein ins Postfach geschickt, nicht selten alimentiert von kleinen Aufmerksamkeiten aus hiesigen Konditoreien. Zugegeben, das war früher vielleicht mal der Fall. Bis vor etwa zwanzig Jahren, bis zur beklagenswerten Erfindung der elektronischen Post. Heute geht das alles über E-Mail, ganz ohne die erwähnten Beilagen, und die ersten flehenden E-Mails von ePADs kriegt der Captain jeweils geschätzte fünf Millisekunden nach Veröffentlichung seines neuen Einsatzplanes im Intranet, also am 24. des Vormonats um fünf Millisekunden nach Mitternacht. Und das tönt dann beispielsweise etwa so: «Lieber P., du fliegst mit mir am 17. nach BKK.



Ich arbeite jetzt schon seit drei Wochen bei der Swiss und war noch nie in BKK! Deshalb möchte ich meine Schwiegereltern mitnehmen, die waren auch noch nie dort, und bitte dich deshalb um Jumpseats! Zur Not würden wir auch Sitze in der First oder dem Cockpit akzeptieren! Viele Grü...»

Klar, man ist selbstverständlich PAD-freundlich (psych.: padophil) und füllt jeden möglichen Sitz, weil, man war ja auch schon selber froh darum. Und auch der eigene

Nachwuchs ist ganz scharf auf diese Art des verbilligten Lufttransports. Allerdings nicht unbedingt auf den Notsitzen: Schrecklich ist für die Jugendlichen die Vorstellung, einen ganzen Nachtflug zusammengekrümmt auf dem harten Gestühl verbringen zu müssen, dazu noch ganz ohne Filme und Entertainment! Wo doch unser Arbeitsplatz auch sonst schon absolut retro ist und vintage, ganz ohne WLAN und andere Mindeststandards heutigen Gesellschaftslebens. So kulturlos und asozial können wohl nur Piloten dahinvegetieren! Da bleiben die Jungen dann doch lieber daheim, wo es Wifi und Twitter und Facebook gibt und man kommunikativ nicht völlig von der Umwelt abgeschnitten ist.

Früher war das grad umgekehrt: Man musste weit weg von Zu Hause, wenn man etwas erleben wollte. Die Flugzeuge hatten auch eine normale Auslastung, das heisst immer noch genügend Platz für Staff Travelers (heute: PAD), weil das Airline-Geschäft halt schön reguliert war und niemand von Yield sprach, sondern es einfach gut rentierte. Die einzige Bedingung zum Mitkommen damals, wenn man Mann war: das Tragen einer netten Krawatte. Die regulären Passagiere konnten anhand dieses Codes ganz einfach erkennen, wer da zum reduzierten Tarif in der Kabine sass (oder wer ein Tiger war; aber die trugen zur Krawatte zusätzlich noch einen Vögele-Anzug). Und ich erinnere mich gut an die zugleich teuerste und hässlichste Krawatte, die ich einst obernotfallmässig in JFK erstehen musste, um dann schliesslich trotzdem noch stehengelassen zu werden ... also doch nicht alles so rosig, damals.

Deshalb mache ich hier und heute einen Vorschlag, der vordergründig vielleicht eher quer zum Sparprogramm SCORE zu stehen scheint, hintergründig aber unermesslich wertvoll für die Motivation und Identifikation der gesamten Belegschaft mit ihrer Airline sein dürfte: Ein eigenes Flugzeug nur für PADs, ausgestattet mit 330 Jumpseats, im Frachtraum anständige Ständer für Velos und Gestelle für Kiteboards und Kompressoren für Tauchflaschen, die Piloten und Flight Attendants wären auch alle PADs, in Shorts und Flip-Flops, tauschten sich immer wieder ab und wären ferienhalber unterwegs zwischen den beliebtesten Destinationen in Florida, Fernost, Kalifornien und der Südsee. Das kam mir kürzlich spontan in den Sinn, als ich zufrieden in Bangkok sass, vor mir einen schon halbleeren Pitcher Singha und daneben das Lieblingsgericht aller PADs in Thailand: pad thai.

pk2@bluemail.ch

Vom Einzelkämpfer ins Zweimann-Cockpit

Der Schritt vom kleinen und langsamen Propellerflugzeug in das Cockpit eines Verkehrsflugzeugs ist gross. Um dies den Studenten zu erleichtern und die Zusammenarbeit im Zweier-team zu lernen, dienten in sogenannten Bridge-Kursen verschiedene Hilfsmittel.

Text: Jürg Ledermann

In den 70er Jahren gab es kein offizielles (ICAO-) Bindeglied zwischen dem klassischen Ausbildungsziel einer Flugschule, dem CPL-IFR (Commercial Pilot Licence mit Instrumentenflug) und den damaligen Flugzeugen, die bei den Airlines im Einsatz standen. Ein selbst entwickelter Jet-Trainer bei der Swissair diente als Brücke zwischen den leichteren und eher langsamen Propellermaschinen und Airline-Jets. Für diesen Zweck wurde das Mock-up eines DC-8-Cockpits benutzt, in dem die Studenten in der Grundausbildung ohne Motion die Flight & Navigation Procedures (FNP) trainierten. Sie sassens damals also schon in der Urform eines FNP-Trainers (FNPT). Der Trainee lernte dabei in einem vereinfachten Multi Crew Concept den Umgang mit höheren Holding und Approach Speeds, der Trägheit des schwereren Flugzeugs und der Charakteristik der Jet-Triebwerke.

Im DC-9/MD-80-Simulator wurden diese Abläufe anschliessend im vollständigen Multi Crew Concept trainiert. Das war eine neue Herausforderung für die Piloten, die in der Grundausbildung bis dahin als Einzelkämpfer für alles selber schauen mussten – Fliegen, Navigieren, Funken und Bedienen sämtlicher Systeme. In dieser Phase wurde auch die Standardisierung der Flugverfahren durchgeführt. Gerade für die Piloten, die gruppenweise aus dem Ausland (Deutschland, Grossbritannien und Niederlande) direkt als First Officers in die Swissair eintraten, war diese Phase wichtig.

Neue, potente Flugzeuge

1983 wurde mit der Beechcraft King Air 200 an der Lufthansa-Verkehrsfliegerschule Bremen ein leistungsstarkes, schnelles Flugzeug in das Ausbildungsprogramm der SLS (Schweizerische Luftverkehrsschule) integriert. Es war mit Turboprop-Motoren und einer Druckkabine ausgerüstet und wurde im Multi Crew Concept (damals Crew Coordination Concept, CCC) geflogen. Von 1987 bis 1997 wurde diese Trainingsphase auf der PA-42 Cheyenne in Bremen absolviert. Im Anschluss durchliefen die Piloten einen verkürzten «Bridge Course Jet» auf den Simulatoren der Swissair. Mit dem Bridge-Kurs wurde der Fokus der Ausbildung auf die damaligen Basisflugzeuge MD-80, Fokker 100 und später A320 gelegt. In deren Simulatoren wurde mit den «richtigen» Procedures trainiert. Die Thematik war die gleiche wie in den 70er Jahren: schnelles, schweres und träges Flugzeug, Jet-Triebwerke und Zweimann-Cockpit. Auch ging es darum, das Flugzeug im Instrumentenflug mit Raw Data ohne Autopiloten im Griff zu haben. Gleichzeitig diente der Kurs als Basis für den nachfolgenden Umschulungskurs bei der Swissair. Dieses Modell bestand bis 2001, wobei nach Auflösung der SLS im Jahr 1997 die fliegerische Vorbereitung von der PA-42 Cheyenne auf die in der Schweiz verfügbare und kostengünstige PA-34 Seneca verlegt wurde.

Nach dem Grounding gab es seitens der Swiss lange keinen Bedarf mehr für einen Bridge-Kurs. Die SAT

(Swiss Aviation Training) hatte einen MCC-Kurs (Multi Crew Cooperation) im Programm, der auf den MD-80- und A320-Simulatoren stattfand. Dieses Angebot wurde hauptsächlich von Studenten in Anspruch genommen, die die Ausbildung selbst finanzierten und ihre Pilotenausbildung trotz der Krise beenden wollten.

Bruch und Neustart

Ab 2007 wurde wieder für die Swiss geschult. Von ICAO und JAR gefordert waren sieben MCC-Übungen oder 20 Stunden. Trainiert wurde auf den Simulatoren Embraer 145 und King Air 200. Von ATPL-Absolventen wurde ein A320-Programm MCC mit einer reduzierten «light checklist» abgearbeitet. Die Trainees bedienten die Knöpfe im Cockpit ohne vertieftes Hintergrundwissen, was ihre Manipulation bedeutete und auslöste. Es entsprach aber nicht der Schulphilosophie, so zu trainieren.

Bei der Neubeurteilung der MCC-Schulung im Frühjahr 2011 wurde deutlich, welche Anforderungen an eine zielgerichtete Ausbildung im Übergang von der Basis-schulung zum ersten Typerting auf einem Verkehrsflugzeug zu erfüllen sind und wo die Schwächen liegen, wenn diese Ausbildung, verteilt in verschiedenen Organisationen, abgehalten wird.

Studenten des neu gestalteten MPL-Kurses der SAT waren für die Arbeit im Zweimann-Cockpit wie erwartet deutlich besser vorbereitet als ATPL-Abgänger derselben Schule. Die 45 Stunden im FNPT II Beechcraft King Air 200 (siehe «Rundschau»-Ausgabe 2/2012) während der Phase «Basic MCC» und weitere 36 Stunden auf dem Simulator A320 in der Intermediate Phase waren für die einen ein sehr gutes Fundament, das den anderen aber grösstenteils fehlte. Die unterschiedlichen Voraussetzungen, mit denen die Studenten in den anschliessenden Initial Conversion Course (ICC) kamen, ergaben sich aus dem Ansatz «minimum compliance» für den MCC-Kurs der ATPL-Absolventen. Die vorbereitenden Module in MPL- und ATPL-Kursen mussten also harmonisiert werden. Diese Module sind nun mit der Neugestaltung besser aufeinander abgestimmt worden, ohne das Rad neu erfinden zu müssen. •



Ein Cockpit, das der unserer damaligen DC-9/MD-80 entspricht.

«Die Studenten erreichen in kürzerer Zeit mehr»

Früher wurden die Belange der Multi-Crew-Ausbildung und die Typenschulung auf den Airbus 320 in zwei separaten Gefässen vermittelt. Nun wurden sie in einem Kurs vereint. Die Schüler werden so phasengerecht und ohne Leerläufe direkt zum Typerting geführt. Daniel Schäfer informiert über die Entstehung des neuen Kurses.

Interview: Jürg Ledermann und Frédéric Macheret, Spezialist Training

«Rundschau»: Im Bericht «Vom Einzelkämpfer ins Zweimann-Cockpit» wird erklärt, wie die Solo-Piloten von kleinen und langsamen Flugzeugen früher den Schritt in die Zweimann-Cockpits von Airline-Jets gemeistert haben. Nun wurde der MCC-Teil (Multi Crew Cooperation) in den Initial Conversion Course A320 (ICC) integriert. Was sind die Gründe dafür?

Daniel Schäfer: Die Swiss hatte das vitale Interesse an einem Lehrgang, dessen Struktur und Inhalte klar auf den späteren Arbeitsplatz im Swiss-Cockpit ausgerichtet ist. Die Hauptgruppe in der Pilotenausbildung der Swiss Aviation Training (SAT) sind die Studenten, die für ein Cockpit bei der Swiss vorgesehen sind. Trotzdem muss die Schule auch auf die Interessen der «Selbstfinanzierer», der Hochschulabgänger der ZHAW und der Piloten der Luftwaffe Rücksicht nehmen.

«RS»: Wer gab den Auftrag für die Neugestaltung der MCC-Ausbildung, und wann war das?

D.S.: Hanspeter Boller, der Leiter Crew Training der Swiss, trat im Oktober 2010 mit der Frage an mich heran, ob ich das machen wolle.

«RS»: Wer war auf Seiten der SAT beteiligt? Diese Ausbildung wurde ja von ihr durchgeführt.

D.S.: Es war ein sehr grosses Projekt, dessen Leitung zwischen Rolf Eickstädt, dem früheren Leiter Ausbildung der SAT, und mir aufgeteilt war. Diese Konstellation war sehr glücklich, denn ich kenne Rolf von gemeinsamen Flügen auf der MD-11 gut. Er hat sehr viel Erfahrung in der Ausbildung, ein grosses Netzwerk und ein fundiertes Wissen über juristische Fragen bei der Zertifizierung von neuen Kursen.

«RS»: Hat sich die SAT nicht gesträubt, «ihren» MCC-Kurs aus der Hand zu geben?

D.S.: Zu Beginn spürte ich Skepsis gegenüber den Fragen, was mit diesem Kurs bezweckt werden solle, und wo die Interessen der Swiss liegen. Es war nie unsere Idee, etwas wegzunehmen oder zu zerstören. Wir wollten der SAT in ihrem Geschäft ein zusätzliches, neues Produkt anbieten. Der bisherige MCC-Kurs wird am Markt ja weiterhin benötigt.

«RS»: Auf welcher Basis habt Ihr den neuen Kurs aufgebaut?

D.S.: Im Winter 2010/2011 hatte ich viele Second Officers in der Streckeneinführung. Ich benutzte diese Gelegenheit, um unsere «Kunden» direkt zu befragen. Es kristallisierten sich schnell die Punkte heraus, die es

zu bewahren galt, aber auch Schwachstellen, wo wir die Schulung anpassen mussten. Diese Fakten, die gesetzlichen Vorgaben und die grundsätzlichen Inhalte aus MCC und ICC waren die Basis, um den Kurs mit Rolfs und den Ideen weiterer Instruktooren «auf der grünen Wiese» zu entwickeln. Hanspeter Boller liess uns dabei ohne Einschränkungen freie Hand.

«RS»: Als Ziel war doch aber sicherlich eine finanzielle Einsparung vorgegeben.

D.S.: Kosten waren nie ein Thema oder eine Vorgabe. Das Lufthansa-Projekt SCORE kam ja deutlich später. Durch die Konsolidierung von Inhalten und durch den effizienteren Einsatz der Simulatoren und anderer Hilfsmittel gelang es tatsächlich, die Kosten zu senken. Einige Instruktooren wehrten sich zu Beginn deutlich und wollten bei einer allfälligen Sparübung nicht mitmachen. Sie waren aber sehr engagiert, als es darum ging, ein neues, besseres Ausbildungssystem zu entwerfen. Mittlerweile waren im Verlaufe der Entwicklung alle vom neuen Produkt überzeugt, das auch einer Empfehlung in den anwendbaren JAA- und EASA-Dokumenten entspricht. Gerade unsere Instruktooren im Team haben gekonnt ihr



Daniel Schäfer wurde in Basel im März 1963 geboren. Er wuchs in Wallisellen auf und beendete das Gymnasium mit der Matura Typus C (mathematisch-naturwissenschaftlich). Anschliessend begann er mit dem Wirtschaftstudium in Zürich. Parallel dazu besuchte er die vier FVS-Kurse (Fliegerische Vorschulung) und beschäftigte sich mit Schleppfliegerei in Grenchen. Er flog Air-Taxi in Zürich und war damals bereits in der Instruktion tätig – unter anderem bei Horizon in Augwil (Kloten).

Als First Officer instruierte er auf der MD-11 und A330/340.

Er hatte diverse militärische Führungsfunktionen inne und war Deputy Fleetchief MD-11. Er begleitete verschiedene Projekte innerhalb der Swissair/Swiss, darunter den Austausch zwischen Flugverkehrsleitern und Piloten. Seine aktuellen Funktionen sind Captain auf der A320 und Synthetic Flight Examiner. Er ist verheiratet, wohnt in Gränichen AG und – wie er anfügt – hoffentlich bald in Kolliken AG. Seine Hobbys sind seine Familie, alle möglichen Sportarten und zurzeit der Umbau eines Bauernhauses aus dem 18. Jahrhundert in Kolliken.

gesamtes Know-how und Herzblut in das neue Ausbildungssystem eingebracht.

«RS»: Kannst Du uns die grössten Neuigkeiten/Innovationen erklären?

D.S.: Die Studenten lernten im MCC bisher, Procedures auf verschiedenen Trainingsgeräten auszuführen, die sie dann wieder vergessen mussten, wenn es darum ging, den A320 im Typerting-Kurs «richtig» zu bedienen. Hauptsächlich diese Doppelspurigkeiten wollten wir ausräumen.

Das knappe Gut in der Ausbildung ist die Zeit im Simulator. Es ist nicht sinnvoll, in einem Full Flight Simulator während mehr als einer Stunde eine Cockpit Preparation durchzuspielen. Solche Lernmodule können nun im IPT (Integrated Procedures Trainer) in interaktiver Umgebung gelehrt werden. Im IPT werden also nicht mehr nur technische Details diskutiert, sondern von der ersten Stunde an Wordings und Procedures (z.B. Circling- oder RNAV-Anflüge) trainiert. Beim Einsatz der kostbaren Simulator-Zeit sind wir dadurch deutlich effizienter geworden.

Die Jeppesen-Kärtchen wurden abgeschafft. Neu wird ab dem ersten Tag mit den Lido-Unterlagen und der Dokumentation des CrewLink-Offline bzw. LPC-Browsers geflogen. Auch die Instruktoren der SAT haben heute Zugriff auf die Originalbücher der Swiss und müssen sich nicht mehr mühsam Kopien herstellen, die dann rasch veraltet waren.

«RS»: Welche Vorteile erhofft man sich?

D.S.: Die Studenten profitieren im MCC-ICC vom Tag eins an von einem integrierten Programm, das sie ohne Parallelitäten und Leerläufe zum Skilltest bringt. Darin eingeschlossen sind sämtliche nötigen Kompetenzen aus den Bereichen MCC, Philosophie im Umgang mit der Schnittstelle Mensch-Maschine, Technikverständnis und fliegerisches Können. Sie erreichen auch dank neuer Ausbildungsunterlagen und -methodik in kürzerer Zeit mehr.

«Das knappe Gut in der Ausbildung ist die Zeit im Simulator.»

Im IPT können Dinge ohne zeitlichen Stress des «fliegenden Büros» angeschaut und diskutiert werden. Die Studenten sind dadurch besser auf das vorbereitet, was im Simulator später auf sie zukommt. Die Erfahrungen im Simulator dienen dann bereits der Konsolidierung und sind eher positive Bestätigung als neues Terrain.

Gerade zu Themen wie Cockpit Preparation oder ECAM-Handling haben wir Videofilme drehen lassen, die interaktiv sind und vom Trainee beliebig oft online oder auch offline auf Smartphones, iPads oder allen gängigen Computerumgebungen abgespielt werden können. Wir eröffnen dem Studenten die Möglichkeit, nach seinem Lernstil und -tempo vorzugehen. Es stehen auch drei IPT-Sessions für individuelles Training (IT) am Ende der jeweiligen Lernphase zur Verfügung. Damit bieten wir die Gelegenheit für stressfreies Lernen. Gleichzeitig appellieren wir an die Eigenverantwortung der Studenten, diese Möglichkeiten wahrzunehmen, um Defizite, Probleme oder offene Fragen auszuräumen.

«RS»: Der IPT scheint nun deutlich mehr im Einsatz zu stehen. Mussten neue Geräte beschafft werden?

D.S.: Wir benötigen keinen zusätzlichen IPT. Die bestehenden Geräte sind jetzt allerdings besser ausgelastet, und die Stunden sind neu gestaltet worden. Der Instruktor ist mit den beiden Studenten für dreieinhalb Stunden inklusive Pausen im neu gestalteten IPT-Raum. Er hat dann 45 Minuten Pause und übernimmt zwei weitere Studenten.

«RS»: Sind damit auch mehr Swiss-Instruktoren im Einsatz?

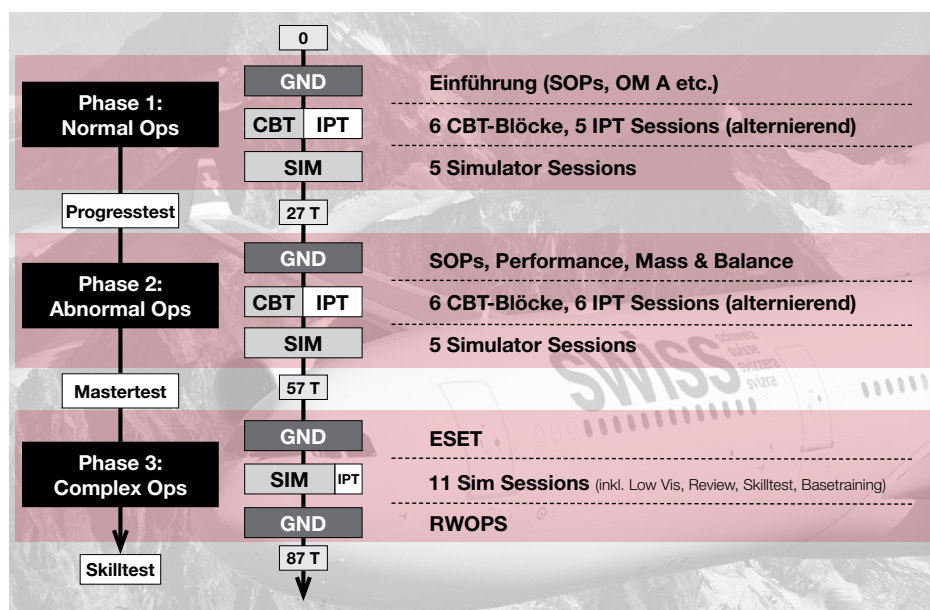
D.S.: Ja und nein. Wir haben die Möglichkeit, im IPT First Officers der Swiss, aber auch SAT-Instruktoren einzusetzen. Darunter hat es viele ehemalige Captains der Swiss. Damit sie à jour bleiben können, geben sie eine fest definierte Anzahl Übungen, für die sie ein Briefing erhalten haben. Andererseits fliegen sie in ihrer ehemaligen Aufgabe als Captain in SIM-Sessions, in denen es bei komplexen Problemen nicht sinnvoll wäre, wenn ein Student die Rolle des Captains übernehmen müsste. Das Aufgebot für diese Assisting-Rolle kann auch im Einsatz eines «normalen» Captains der Swiss stehen.

«RS»: Wie viele Trainees können so maximal pro Jahr geschult werden?

D.S.: Wir könnten alle sechs Wochen zwölf Studenten in die Ausbildung schicken. Das gäbe bei möglichen acht Klassen ein Jahrestotal von 96 Second Officers.

«RS»: Wo ist der Flaschenhals im neuen MCC-ICC-Kurs?

D.S.: Wir gehen im Moment nicht an diese Kapazitätsgrenze, sondern bilden nur sechs Klassen aus. Der



In drei Ausbildungsphasen werden die Studenten zum Skilltest A320 geführt.

Flaschenhals der Ausbildung ist die Streckeneinführung LIFUS, zu der im Moment nicht mehr Second Officers aufgenommen werden können.

Auch wenn die Swiss zukünftig ein grösseres Schulungsvolumen verkraften sollte, wird der MCC-ICC-Kurs nicht das Nadelöhr werden. Wir könnten die Kapazität über das heutige Mass ausbauen.

«RS»: Wie viele Kurse wurden so durchgeführt?

D.S.: Als Erste kam die SAT-Klasse 3/10 in den Kurs. Diese Studenten haben im August wahrscheinlich schon den Final Check hinter sich. Die zweite wird dann in der Streckeneinführung sein, die dritte im Simulator.

«RS»: Was ist die Bilanz?

D.S.: Gerade das IT im IPT wurde von einigen Trainees der ersten Klasse als unnötig empfunden. Die zweite Klasse machte davon aber rege Gebrauch. Wenn sich herumspricht, welche Chancen sich hier eröffnen, wird das sicher sehr positiv bewertet.

«RS»: Gibt es unterschiedliche Programme für die Studenten, die aus ATPL- oder MPL-Klassen kommen?

D.S.: Sie machen grundsätzlich die gleiche Ausbildung, wobei das ATPL-Programm auf den vorgegebenen Umfang des MPL-Programms angehoben wurde. Aufgrund gesetzlicher Vorschriften müssen die MPL-Absolventen einen Progress- und Masterytest absolvieren. Diese Tests lassen wir die ATPL-Kandidaten auch machen. Das trägt zur Konsolidierung der Ausbildung bei. Das Wissen der Studenten ist schliesslich auf gleichem Niveau. Die fliegerischen gesetzlichen Vorschriften, die für ATPL- und MPL-Absolventen zu berücksichtigen sind, übertreffen wir mit dem neuen Programm deutlich. Aus eigenem Interesse ist die Swiss an gut ausgebildeten First Officers interessiert.

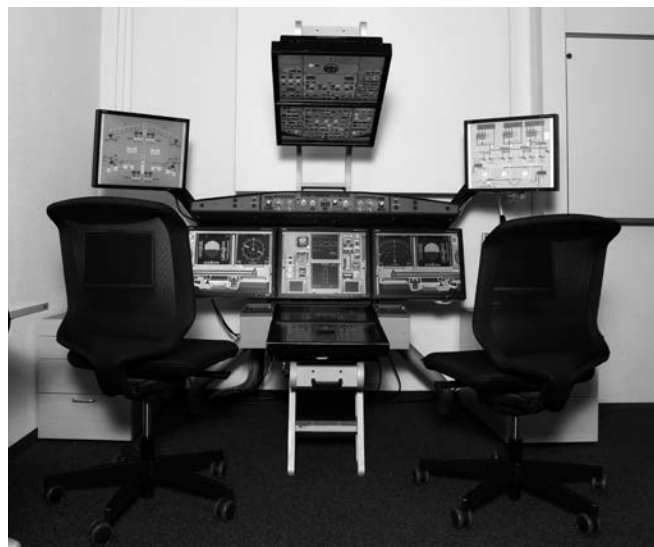
«RS»: Wann macht der Student nun den Übertritt zur Swiss? Früher war das nach Abschluss des MCC.

D.S.: Aufgrund verschiedener Umstände juristischer und logistischer Art ist es sinnvoller, wenn der Student früher in die Swiss eintritt. Themen wie Firmen- oder Philosophiewechsel können nun in der Anfangsphase der Ausbildung erledigt werden. Die Studenten haben somit ab der ersten Stunde mit dem Login für das Intranet Zugang zu den Originalbüchern und den Support der verschiedenen Dienststellen der Swiss.

Das bedeutet für den Student eine gewisse Erleichterung, weil der massgebende Entscheid «Board II» früher stattfindet und der Student damit bereits bei der Swiss angekommen ist. Auf der anderen Seite fordert die Swiss Eigeninitiative und Selbständigkeit. Für junge Leute, die sich im üblichen Schulschema wohlfühlten, kann das ein grosser Schritt sein.

«RS»: Was passiert, wenn ein Trainee den MCC-ICC nicht beenden kann? Welche Lizenz hat er dann, und was wird dafür benötigt?

D.S.: In einem solchen Fall werden die Programmteile, die für das MCC nötig sind, noch abgeschlossen. Für diesen Zweck haben wir eine spezielle Session mit Emergency Descent und Weiterem. Der Student hat dann den BAZL-anerkannten MCC-Abschluss. Es spielt dabei keine Rolle, ob der Student aus einem ATPL- oder MPL-Kurs in den MCC-ICC kam.



Der IPT als Kernstück der neu eingerichteten Briefing-Räume. © SAT

«RS»: Für ein solches Projekt braucht es sicher eine Reihe von Genehmigungen seitens der Aufsichtsbehörde. Wie war die Kooperation mit dem BAZL?

D.S.: Wir haben das BAZL schon sehr früh über unsere Ideen und Pläne informiert. Wir haben da ja für uns und die Aufsichtsbehörde Neuland betreten. Sie war sehr offen und hat uns während der «Bauphase» des Kurses begleitet und unterstützt. Interessanterweise mussten zwei Anträge gestellt werden: der eine von der SAT für die MPL-Studenten, der andere von der Swiss für ATPL-Kandidaten, da die MPL-Studenten juristisch bis zur Lizenzierung nach dem Typerting Skill Test unter der Obhut der SAT stehen.

Bereits im April 2011 stellten wir den Antrag für den Kurs. Die umfangreichen Unterlagen reichten wir dann im Herbst ein, und sie konnten darauf unverzüglich bearbeitet werden.

«RS»: Es wurden viele Lernunterlagen geschaffen und die neue Medien einbezogen. Wird das übrige Korps in der einen oder anderen Weise auch in den Genuss davon kommen?

D.S.: Es ist möglich, dass sich die Lernmethodik in Zukunft entwickeln wird. Wir wollen den Film über das ECAM-Handling zum Beispiel in Upgradings einsetzen – nicht um das Wording zu trainieren, sondern um an geeigneten Stellen die Rolle des Captains zu diskutieren.

«RS»: In kurzer Zeit habt Ihr, das Team um Rolf und Dich, eine eindruckliche Arbeit geleistet. Wie viel Zeit wurde investiert?

D.S.: Es kamen rund 370 Manntage Arbeit zusammen. Darin eingeschlossen sind das Überarbeiten sämtlicher CBT-Sessions und der Abgleich mit den neuen Unterlagen von Airbus, das Schreiben der neuen IPT- und Simulator-Übungen, der Einbezug des neuen eQuali-Systems und des Performance-Teils, den Simon Heimgärtner beigesteuert hat.

«RS»: Wie viele Stunden hat Dein Tag, Dani?

D.S.: Leider zu wenige.

«RS»: Wir danken Dir, dass Du für die «Rundschau» trotzdem Zeit hattest! •

«Un cours beaucoup plus intégré et complet»

Le «Rundschau» a rencontré un des participants du premier cours Swiss MCC-ICC. Très positif, Julien Bioley s'exprime durant cette interview concernant le nouveau cours de transition sur Airbus A320. Il a particulièrement apprécié la progression naturelle et constante des exigences en compétences humaines et techniques.

Interview: Frédéric Macheret, spécialiste training

«Rundschau»: Bonjour Julien, nous nous trouvons en Romandie, au cœur de l'aviation genevoise dans le café de l'Aéroport de Cointrin: «Le petit Prince». Un signe particulier pour un aviateur comme toi?

Julien Bioley: Oui, en effet, j'ai été longtemps ici au sol dans l'aviation en travaillant pour l'Aéroport de Genève, l'ADG, un lieu que je connais bien et maintenant je m'y retrouve, mais de l'autre côté: celui des pilotes Swiss romands depuis 2008. Un signe aussi, car Antoine de Saint-Exupéry était aussi un aviateur passionné.

«RS»: Début 2005, après ton cours MCC, tu quittes la SAT avec ton «ATPL frozen» en poche. Swiss n'engage pas encore de pilotes, mais tu es engagé à Genève. As-tu pu utiliser tes compétences MCC pour ton poste au sol?

J.B.: En 2005, ne pouvant voler pour Swiss, j'ai décidé de rester proche de l'aviation suisse en attendant le bon moment pour grimper dans un cockpit. Dans le cours MCC à la SAT, j'ai été suffisamment sensibilisé aux relations interpersonnelles et j'ai pu tout de suite reconnaître les différentes difficultés liées au travail en groupe dans ma nouvelle équipe et utiliser ces compétences pour m'intégrer et comprendre le fonctionnement des différents éléments du team. Peu après, l'ADG a mis en place un cours de facteurs humains pour les employés des opérations de vol, basé sur des éléments Multicrew que l'on connaît bien chez Swiss.

«RS»: Tu as pu participer à l'ancien cours MCC, à la fin de ta formation à la SAT, et maintenant tu viens de terminer ton nouveau cours MCC-ICC sur l'Airbus. Tout d'abord toutes nos félicitations. As-tu pu remarquer des différences entre l'ancien cours MCC et le nouveau?

J.B.: La vraie grande différence, c'est la totale intégration des parties MCC dans les différents exercices au simulateur. A chaque leçon on progresse dans la coopération Mutlicrew. Tout d'abord en opération normale, puis progressivement, on augmente la difficulté en opération anormale et les différents éléments techniques complexes interviennent au bon moment et font progresser les pilotes, tant sur un plan technique que sur un plan humain. C'est un cours beaucoup plus intégré et complet.

«RS»: Selon le syllabus, certains exercices au simulateur sont effectués avec des captains de la ligne afin de

donner encore plus de réalisme lors de l'apprentissage. Comment as-tu perçu ceci?

J.B.: C'était très positif. En repensant à ma transition Avro, on était seul entre copi et ce n'est que lors du «skill test» que nous avons eu un «line captain». Cette fois-ci, c'était très intéressant et réaliste de pouvoir mettre en pratique l'acquis des exercices préalable avec des commandants de la ligne bien avant le «skill test».

«RS»: Au niveau MCC, as-tu appris quelque chose de nouveau dans ce cours?

J.B.: Grâce à mon expérience préalable et à mon premier cours, j'ai été exempté de la partie théorique MCC englobant les bases du CRM. Je l'avais déjà suivi auparavant. J'ai quand même pu apprendre beaucoup d'éléments purement MCC concernant notamment la communication, la coordination, la coopération, typiques aux particularités du pilotage des Airbus.

«RS»: Tu as déjà beaucoup d'expérience de vol sur Avro, cela t'a-t-il aidé lors de cette transition?

J.B.: Cela m'a aidé, dans le sens où la manière de préparer les exercices simulateurs n'était pas nouvelle. Je savais déjà comment préparer mes vols. J'ai aussi aisément pu utiliser mon expérience «two men cockpit» durant nos séances d'entraînement et ça c'était rassurant.



Julien Bioley, 31 ans, étudie à la faculté Mathématiques de Genève, puis débute sa formation de pilote à la SAT en juin 2003 et obtient son brevet «ATPL frozen» en 2005. En attendant une place chez Swiss, il est employé durant trois ans dans le département opération de l'aéroport de Genève comme responsable de projet. Débute comme First Officer RJ-100 chez Swiss European en 2008, puis change de flotte chez Swiss International en février 2012. Participe au premier cours MCC-ICC de février à juin 2012.

Pour compenser le côté professionnel de l'aviation commerciale, Julien joue au tennis a beaucoup d'humour et de bonne humeur et effectue des randonnées en montagne.

Lexique des abréviations par ordre d'apparition:

F/O	First Officer
MCC-ICC	Multi-Crew-Cooperation-Integrated-Conversion-Course
ADG	Aéroport De Genève
SAT	Swiss Aviation Training
ATPL frozen ...	Airline transport Pilot Licence. Le terme «frozen» est appliqué à une telle licence lorsque le pilote n'a pas encore 1500 heures de vol en opérations multipilotes et n'a pas encore effectué son examen pratique ATPL.
CRM	Crew Resource Management
IPT	Integrated Procedures Trainer, simulateur de cockpit permettant d'entraîner les procédures opérationnelles et techniques.
TRS	Training Supervisor

«RS»: Ce cours a été créé pour des jeunes pilotes sortant de la SAT et sans expérience en ligne; selon toi, faudrait-il améliorer quelque chose pour ces pilotes?

J.B.: La partie normale OPS, «standard operation», aide énormément les jeunes pilotes, sans expérience, à assimiler et entraîner les procédures utilisées chez Swiss, surtout au niveau de la pratique de vol et du pilotage pur. Cette partie est vraiment bien conçue. Sinon, il y a quelques thèmes d'exercices qui pourraient être placés ailleurs. D'ailleurs, plusieurs débriefings ont déjà eu lieu avec les créateurs du concept MCC-ICC à des fins d'amélioration.

«RS»: Pourrait-on raccourcir ce cours pour des pilotes venant de l'Avro?

J.B.: Oui, pour moi, la partie normale OPS où on pratique du CRM «multicrew» m'a paru assez longue, vu que j'avais déjà quelques années de vol chez Swiss et que la culture de travail dans un cockpit Swiss, avec nos procédures de vol m'était déjà connue. Probablement que là, pour des pilotes expérimentés venant de l'Avro, on pourrait raccourcir un peu la formation.

«RS»: Parlons un peu de l'instruction: le syllabus prévoit plusieurs leçons avec le simulateur de procédures «IPT», à quel point as-tu pu profiter de ces sessions?

J.B.: C'est vrai que la sensation de l'avion est très synthétique avec l'IPT, mais grâce à ces exercices sur ce «mock-up» électronique, nous avons pu entraîner pratiquement toutes les procédures de vol, les manipulations, les wordings et les pannes techniques. Chaque session IPT a été renforcée par la mise en pratique dans des exercices au simulateur. L'IPT a renforcé mon apprentissage technique, notamment lors des sessions d'entraînements individuelles.

«RS»: Et dans le simulateur, comment as-tu jugé le choix des thèmes et la qualité de l'instruction?

J.B.: C'était très bien. Les exercices sont intégrés et sont au niveau des phases suivies. Le rythme d'apprentissage est bien adapté et permet d'éviter d'avoir la tête pleine d'éléments inutiles pour les exercices pratiques.

Nous avons même eu un TRS dédié à notre cours et ça c'était vraiment positif. Nous avons un instructeur attiré, pour nous, qui pouvait comprendre nos problèmes, suivre notre progression et nous aider lorsque c'était nécessaire.

Par contre, on sent quand même que c'est un cours relativement neuf: les instructeurs étaient souvent en double, ou pas encore routiniers par rapport aux nouveaux exercices.

Pour les phases d'apprentissage avancées, j'ai vraiment apprécié les instructeurs venant de la ligne et utilisant régulièrement nos procédures Airbus.

«RS»: Le nouveau syllabus de cours dure plus longtemps et contient plus d'exercices. La compagnie dépense probablement, en terme de ressources, plus qu'auparavant pour cette formation. Comment vois-tu ceci alors que la pression financière actuelle est grande?

J.B.: Notre cours a commencé au début février et s'est terminé avec le cours «Route Ops-winter Ops» au début juin. Nous avons donc été improductifs durant plus de quatre mois. C'est évidemment très surprenant dans le contexte actuel, par contre c'est très réjouissant de voir que la compagnie veut garder un niveau d'instruction très élevé avec de très hauts standards et investit pour la formation des pilotes. C'est gratifiant pour nous.

C'est vrai aussi que cela pourrait donner l'impression que la compagnie dépense plus, mais il ne faut pas oublier que le gain de formation global et l'amélioration du cours par ce nouveau syllabus amène aussi beaucoup d'économie de temps et de ressource.

«RS»: Si tu pouvais donner un conseil aux futurs pilotes MCC-ICC, que leurs dirais-tu?

J.B.: Travaillez, préparez vos sessions de simulateur, mais n'oubliez pas de profiter des moments plus ludiques qui compenseront les exercices difficiles. La formation étant assez longue, il est aussi important de trouver des moments de détente qui permettront d'être suffisamment endurant. Je leur souhaite aussi beaucoup de réussite dans ce très beau chemin de formation.

«RS»: Un grand merci pour ta disposition, nous te souhaitons bonne chance pour la suite de ta formation et beaucoup de plaisir durant ta phase d'introduction en ligne. •



Ein Blick zurück – Rolf Odermatt im Gespräch mit der «Rundschau»

Vier Jahre engagierte sich Rolf Odermatt als AEROPERS-Vorstand, mehr als drei davon als Präsident. Die «Rundschau» sprach mit dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden über seine Zeit an der Spitze des Pilotenverbands.

Interview: Peter Tilly

«Rundschau»: An der AEROPERS-Generalversammlung 2008 sind nach Ablehnung des GAV08 vier Vorstandsmitglieder zurückgetreten, und einer nahm die Wahl nicht an. Du gehörtest zu den fünf Kandidaten, die sich für einen der freien Vorstandsposten gemeldet hatten. Was waren 2008 die Gründe für Deine Kandidatur?

Rolf Odermatt: Meine Frau Andrea! Als ich mich zu Hause wiederholt über die Zustände und Verhältnisse bei der Swiss beschwert hatte, meinte sie trocken, ich solle mich doch selber engagieren. Sie gab somit den Anstoss zu meiner Kandidatur. Im Hinblick auf die derzeitigen Vakanzen im Vorstand wäre es darum sicher sinnvoll, wenn der eine oder die andere ein Engagement im Vorstand mit seiner Partnerin oder seinem Partner ernsthaft besprechen würde!

«RS»: Zeit zum Einarbeiten blieb Euch keine. Die Baustellen öffneten sich schneller als gedacht. Die Swiss bestellte Flugzeuge, obwohl das Korps bereits nahe am gesetzlichen Limit arbeitete, Ferien wurden nicht gewährt, eine Weltwirtschaftskrise bahnte sich an, und im Pilotenkorps machte sich Unmut breit. Mitten im Geschäftsjahr trat der neu gewählte Präsident zurück, und Du führtest den Verband nach nur sieben Monaten Vorstandsarbeit als Interimspräsident. Was war die grösste Herausforderung während dieser Monate?

R.O.: Zuerst musste der Vorstand auf einen gemeinsamen Kurs gebracht werden. Anfang 2009 waren nur zwei Vorstandsmitglieder mit mehr als einem Jahr Vorstandserfahrung im Amt. Es galt zuerst, die Vorstellungen und Ideen der einzelnen Vorstandsmitglieder abzustimmen und auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen und damit den Vorstand zu einen. So konnten wir als Team auftreten. Diese Einheit und dieser Geist des Miteinanders sollte sich dann auf das Corps übertragen. Dies ist uns, glaube ich, dann auch gelungen.

«RS»: Unter Deiner Führung wurde ein Strategiekonzept mit externer Hilfe erstellt. Es war für die Vorstandsmitglieder eine intensive Auseinandersetzung mit den Wünschen der Mitglieder und den Chancen und Gefahren des Airline Business. Kann man diese akribische Vorbereitung auf die bevorstehenden Herausforderungen als Haupterfolgswort für die erfolgreichen GAV-Verhandlungen sehen?

R.O.: Die Strategie war ein wichtiges Fundament, um gut vorbereitet in die Verhandlungen einsteigen zu können.

Nur schon die Erarbeitung des Konzepts hat uns intern weitergebracht, und der Vorstand wurde dadurch zusammengeschweisst. Wir haben unter der Leitung des externen Beraters tagelang diskutiert und die Chancen und Gefahren beziehungsweise Stärken und Schwächen analysiert. Diese Diskussionen waren einerseits eine gute Vorbereitung für die Verhandlungen und andererseits ein ausgezeichnetes Werkzeug, um ein realistisches Bild des Vorstands und der AEROPERS zeichnen zu können.

«RS»: Vereinzelt Mitglieder der AEROPERS wirkten Anfang 2008 demotiviert und desillusioniert. Ein gefährlicher Mix, wenn man geschlossen in schwierige Verhandlungen steigen muss. Was war das Rezept des Vorstands, um das Korps wieder zu einen?

R.O.: Wir haben das Korps überzeugen können, dass wir als AEROPERS-Führung geeint sind, unsere Ziele kennen, diese klar kommunizieren und uns sehr gut vorbereitet haben.

«RS»: Die verbesserte Kommunikation war sicherlich auch ein Erfolgsfaktor?

R.O.: Die Kommunikation war während meiner ganzen Präsidentschaft ein wichtiges Thema. Wir versuchten, mehr zu kommunizieren, aber einfach nur mehr Kommunikation ist nicht immer besser. Die perfekte Kommunikation gibt es nicht. Wichtig scheint mir, dass die Mitglieder ehrlich informiert werden. Während der Verhandlungen ist dabei aber auch zu berücksichtigen, dass das Gegenüber dieser Verhandlungen dabei auch immer alles mithört. Ich musste auch verschiedentlich feststellen, dass Mitglieder zwar gerne alles wissen wollen, sich aber die notwendige Zeit nicht nehmen, um all diese Informationen auch aufzunehmen. Ich bin überzeugt, dass die Kommunikation für den Vorstand eine interessante Herausforderung bleiben wird.

«RS»: Weit entfernt von hochstehender Kommunikation waren zuweilen die Informationen der Swiss ...

R.O.: Ich schätze unsere Kommunikation, inklusive der Betreuung der Medien, klar als besser ein als die der Swiss. Während der GAV-Verhandlungen war dies zwar ein Vorteil für die AEROPERS. Als Mitarbeiter der Swiss empfinde ich es aber als Nachteil, dass meine Firma nicht mehr Wert auf eine gute Kommunikation mit den Angestellten legt und auch die Medienbetreuung nicht professioneller gestaltet.

«RS»: Ein grosses Anliegen Deinerseits waren die Safety und die Arbeitszeiten der Flugbesatzungen. An allen nationalen und internationalen Fronten hat sich



die AEROPERS zusammen mit anderen Verbänden für vertretbare Flugzeitenregelungen stark gemacht. Die Politik und die Gesellschaft wurden für das Thema sensibilisiert, passiert ist aber kaum etwas. Im Gegenteil, selbst in unserer Firma wurden Projekte zum Thema aus Spargründen zurückgesteckt. Was läuft hier falsch?

R.O.: Es läuft nicht immer alles so, wie man es sich im besten Fall gewünscht hat. Die Frage muss aber eher lauten, wo wir jetzt ohne unser Engagement stehen würden. Mein Hauptanliegen ist es, das Berufsbild des Piloten zu verbessern, und da spielt natürlich auch die Safety eine grosse Rolle. In den letzten Jahren wurde hinter den Kulissen einiges erreicht. Die Anerkennung der AEROPERS-SwissALPA innerhalb der Behörden und anderer Institutionen ist gestiegen, und dem Umfeld ist bewusst, dass unser Verband eine wichtige Rolle innerhalb der Schweizer Luftfahrt spielt. Mit dieser Stärke und Vernetzung sollte es jedem Partner klar sein, dass er künftig in diesem Bereich mit uns rechnen kann, aber auch rechnen muss. Das gilt selbstverständlich auch für die Swiss.

«RS»: Piloten reagieren unterschiedlich auf den grossen Druck, die unakzeptable Feriensituation und die langen Arbeitstage. Während sich einige seit Jahren durchbeissen, nehmen andere Teilzeitverträge an. Sie verzichten dabei mit anderen Worten auf Lohn, um das zu haben, was eigentlich normal sein sollte: ein einiger-massen planbares Sozialleben. Wie stehst Du dazu?

R.O.: Inzwischen hat sich die Feriensituation zumindest in ein oder zwei Piloten-Kategorien verbessert. First Officers auf der Kurzstrecke erhalten wohl alle ihre

Ferien ohne grosse Probleme. In anderen Kategorien ist die Situation aber nach wie vor unbefriedigend, um nicht zu sagen katastrophal. Aus meiner Sicht ist die Ursache dieses Problems, dass das Swiss-Management unsere Ferien als Puffer für die flexible Planung der Produktion missbraucht. Da nützt das beste Ferienreglement nichts. Dies kommt uns zwar allen mit einer höheren Produktivität und somit einer höheren Rendite zugute – es ist aber einseitig zulasten einer Personalgruppe. Ich sehe noch einigen Handlungsbedarf betreffend die Fürsorgepflicht der Swiss als Arbeitgeberin, wie dies auch im Beschluss des Einigungsamtes nach der Vermittlung der Swiss erwähnt wurde. Ein Ausweichen in Teilzeit halte ich in dieser Situation für absolut falsch. Dies hilft im besten Fall kurzfristig, die Symptome zu dämpfen, gleichzeitig wird damit aber die Ursache des Problems noch verstärkt. Ein Teilzeitvertrag ist nicht dazu da, Müdigkeit abzubauen und ein Minimum an planbaren Ferien zu erhalten. Wer mit bestem Wissen und Gewissen zu wenig Erholung hat und nicht fit genug ist für den Flugdienst, ist laut EU-OPS (OM A 6.1.1 und 7.1.4.) verpflichtet, sich als «unfit to fly» vom Flugdienst abzumelden! Wer aus anderen Gründen gerne einen Teilzeitvertrag möchte, soll diesen aber gerne beantragen können. Unser Gesamtarbeitsvertrag ist für diese Möglichkeit sehr gut ausgestaltet. Mich ärgern allerdings jene Kollegen, die Teilzeit arbeiten, daneben ein Business oder extensives Hobby betreiben und sich dann beim Verband beschweren, dass ihr Flugpensum zu anstrengend sei. Wenn wir unser Berufsbild als professionelle Piloten stärken wollen, dann müssen wir das auch mit Überzeugung und nicht unter dem Aspekt der «50-Prozent-Jobs» betreiben. Sonst müssen wir uns nicht wundern, wenn das Umfeld unsere Anliegen betreffend «Fatigue» und Arbeitsbelastung nicht ernstnimmt.

«RS»: Du hast in Deinen «President's Voice» mehr als einmal kritisiert, dass Manager in der westlichen Welt viel zu kurzfristig denken und bei Schlagseite der Firma von den Mitarbeitern oder vom Staat sofort Unterstützung verlangen. Ist dies ein Führungsproblem oder mangelt es schlicht an der Moral?

R.O.: Es ist ein Ausbildungs- und Kulturproblem in unserer Gesellschaft. An den Wirtschaftsschulen werden Generationen von «Wissenschaftlern» herangezogen, denen es an Weitblick fehlt und die den kurzfristigen Gewinn über alles stellen. Auch Medien hieven Manager aufs Podest, die kurzfristig Erfolg haben, und das färbt natürlich ab. Heute Manager des Jahres und morgen die Firma bankrott, das gehört in der heutigen Zeit leider mit dazu. Dass dies weder die Medienwelt noch die Gesellschaft stört, finde ich bedenklich.

«RS»: Grosse Wellen geworfen hat Dein «President's Voice» zum Thema Safety. In der «Rundschau» 3/2010 hast Du gesagt, dass die grosse Fluggesellschaft der Schweiz safetymässig nicht mehr dort sei, wo sie einmal war. Stehst Du immer noch zu dieser Aussage?

R.O.: Ich stehe heute noch zu dieser Aussage. Mir kommt es manchmal so vor, als ob das ganze Safety-Konstrukt je länger, desto mehr zu einem grossen Papiertiger verkommt, ähnlich der ISO-Zertifizierung in der Industrie. Was früher eine Kultur war, die von allen mit Herz gelebt wurde, wird heute von einem Papierkonstrukt ersetzt. Ein Beispiel: Die Swiss hat vor mehr

als einem Jahr das Safety Management System (SMS) eingeführt. Kaum einer an der Arbeitsfront weiss, was es bedeutet und wie es funktioniert. Dazu haben wir seit über 20 Jahren das gleiche schwerfällige und unflexible Rapportsystem, das zu wenig aktiv bewirtschaftet wird. Prof. Dr. Müller am CFAC (Center for Aviation Competence der Universität St. Gallen) hat an einem Vortrag ganz provokativ formuliert, dass ein «SMS», das die Leute an der Front nicht über ihre «Hazards» im täglichen Flugbetrieb befragt, den Namen «SMS» nicht verdient. Bist Du je ernsthaft über Deine «Hazards» im Flugbetrieb befragt worden? Früher wollten wir die Besten sein, heute gibt man sich im besseren Fall noch mit dem Industriestandard zufrieden. Leider kratzt man je länger, desto öfter auch am gesetzlichen Minimum!

«RS»: Der GAV11 trat nach langem Ringen per 1.11.2011 in Kraft. Die AEROPERS hat bereits bei der Umsetzung des GAV06 der Swiss genau auf die Finger schauen müssen, da die Swiss – böswillig oder nicht – da und dort zugunsten der Finanzbuchhaltung optimiert hat. War das früher auch schon so, oder hat man sich damals an geltende Verträge gehalten?

R.O.: Ich weiss nicht, wie es früher war, da musst Du meine Vorgänger fragen. Ich glaube aber, dass die heutigen Verträge mit weniger Spielraum formuliert sind. Zudem ist unser Gegenüber so schlank aufgestellt, dass kaum mehr Kapazität vorhanden ist, Entscheide auf GAV-Kompatibilität zu prüfen, geschweige denn, diese mit dem Sozialpartner abzusprechen. Dass mit den Kontrollen und den festgestellten Vertragsverletzungen halt auch das Misstrauen gegenüber dem Management zunimmt, dürfte eigentlich nicht erstaunen.

«RS»: Neben den Verhandlungen tat sich 2011 noch eine weitere Baustelle auf. Folgeschwere politische Abstimmungen standen auf der Agenda, die den Betrieb am Flughafen Zürich nachhaltig zu beeinträchtigen drohten. Die AEROPERS hat sich mit grossem Engagement dafür eingesetzt, dass die Stimmbürger korrekt darüber informiert wurden, worum es in den Vorlagen wirklich ging. Damit hat sich die AEROPERS weit über die Aviatik hinaus als kompetente Ansprechpartnerin für Belange der Luftfahrt positioniert. Trotzdem scheinen wir noch nicht die Hauptsprechpartner zu sein, wenn es um Presseanfragen zum Thema Aviatik geht. Warum ist das so?

R.O.: Das sind Veränderungen, die Zeit brauchen. Dass man die Medien vollständig für seine Sache gewinnen kann, ist illusorisch. Da würden auch die Medien ihren Auftrag nicht erfüllen. Als Pilotenverband muss man den Kontakt zu den Journalisten pflegen, diese aus erster Hand informieren und seine eigenen Interessen darlegen. Klar kommen die Botschaften nicht immer so an wie erwartet. Aktiv zu informieren ist aber immer besser, als nicht zu informieren. Wir werden zu wichtigen Themen der Aviatik von den Pressevertretern angefragt, und das zeigt, dass wir für die Journalisten zu einer ernstzunehmenden und kompetenten Anlaufstelle für Themen der Luftfahrt geworden sind.

«RS»: In der Schweiz feiern wir gerne Feste und zelebrieren Jubiläen. Wer einen hohen Geburtstag feiert,

bekommt Besuch politischer Würdenträger, Rückblicke auf vergangene Ereignisse erhalten einen prominenten Sendeplatz am staatlichen Fernsehen, und Firmenchefs nutzen runde Firmengeburtstage, um in der Presse auf ihre Unternehmung aufmerksam zu machen. Die Swiss hätte am vergangenen 31. März das 10-jährige Wiegenfest feiern können, und oh Wunder, es blieb sowohl intern als auch extern still. Kein Dankeschreiben an die Mitarbeiter, keine aktive Bearbeitung der Presse, kein Event, keine Feststimmung. Erstaunt Dich das?

R.O.: Nein, es erstaunt mich deshalb nicht, weil die Führung mehr als fünf Jahre dafür brauchte, dieser Firma eine eigene Identität zu geben. Die Swiss ist unter ungünstigen Umständen entstanden, niemand war zu Beginn glücklich über dieses Konstrukt. Inzwischen sind zehn Jahre vergangen, Leute des deutschen Investors sind an der Spitze, und der Fokus dieser Leute, die solch ein Jubiläum zumindest hätten kommunizieren müssen, liegt vorwiegend auf der finanziellen Rendite. Da hat wohl so ein Firmenjubiläum keinen Platz; es hätte ja womöglich, auch noch etwas Geld gekostet.

«RS»: Mit dem GAV11 habt Ihr zur richtigen Zeit den optimalen Vertrag herausgeholt. Trotzdem gibt es da und dort Piloten, die den Vertrag verurteilen, schlecht finden und strikt dagegen sind. Verletzt Dich das?

R.O.: Es haben noch nie alle Piloten einem GAV zugestimmt. Immerhin haben es diesmal fast 90 Prozent getan. Fundierte und konstruktive Anregung und Kritik war und ist bei mir immer willkommen. Nach meinem Verständnis gehört dies in einem demokratischen System zur Lösungsfindung und Beschlussfassung. Dies bedingt aber auch, dass sich die Kritiker genügend informieren und sich mit der Sache auseinandersetzen. Einem Gerücht, einem Geschwätz, einer Träumerei oder unrealistischen Wünschen nachzureden reicht leider nicht. Solange diese den Vertrag verurteilenden Piloten nicht engagiert und begründet darlegen können, was am Vertrag nicht gut genug ist und wie man hätte mehr herausholen können, kann ich sie leider nicht ernstnehmen. Oft verstehen diese Kollegen das Prinzip eines demokratischen Verbands nicht: Es werden durch das Korps Personen

gewählt, denen man vertraut und die man mit einem Auftrag in die Verhandlungen schickt. Ist der Entwurf auf dem Tisch, muss das Korps darüber befinden. Sind die Mitglieder mit dem Verhandlungsergebnis nicht zufrieden, muss mit einer frischen Mannschaft in Neuverhandlungen gestiegen werden. Mit «man sollte», «man müsste» und «man hätte» ist noch gar nichts verändert oder erreicht. Einmal mehr ist jetzt der richtige Zeitpunkt, nicht nur gross zu reden, sondern sich mit einem Engagement für den Vorstand zu bewerben. Kein Vertrag ist perfekt, auch der GAV11 nicht! Darum ist immer noch viel zu verhindern, zu bewirken und zu beeinflussen.

«RS»: Rolf, ich möchte Dir im Namen aller AEROPERS-Mitglieder, -Spezialisten, -Kritiker und -Vorstände ganz herzlich für Dein Engagement danken und wünsche Dir eine schöne Vorstands-, aber hoffentlich nicht AEROPERS-freie Zeit. ●

Ein Blick nach vorne – Markus Grob im Gespräch mit der «Rundschau»

An der Generalversammlung im Mai 2012 hat Markus Grob das Amt des Präsidenten der AEROPERS übernommen. Was sind seine Ideen, was sind seine Pläne und was sind seine Ziele? Der frisch gewählte Präsident stellte sich den Fragen der «Rundschau».

Interview: Peter Tilly

«**Rundschau**»: Herzliche Gratulation zur Wahl als AEROPERS-Präsident! Zum Zeitpunkt des Interviews sind die ersten 100 Tage im Amt noch nicht vorbei. Hast Du bereits einen Überblick über die Aufgaben und Pflichten, die Dein neues Amt mit sich bringt?

Markus Grob: Es ist ein Vorteil, dass ich bereits drei Vorstandsahre hinter mir habe. Darum sind mir die meisten Aufgaben und Pflichten bereits bekannt. Es fallen jedoch täglich neue Themen an. Dank eines funktionierenden Teams mit einem vollamtlichen Geschäftsführer behalten wir stets eine gute Übersicht.

«**RS**»: Eine neue Führung bringt auch neuen Wind. Hast Du radikale Veränderungen innerhalb der AEROPERS geplant?

M.G.: Radikal ist relativ. Es wird Veränderungen und Anpassungen geben – auch personeller Art. Der Vorstand war bereits in einem intensiven Strategieseminar, wo wir unsere Strategie und die dazugehörigen Prozesse durchleuchtet und der gegebenen Situation angepasst haben. Das Ergebnis unserer Arbeit wird sich dann in den entsprechenden Veränderungen zeigen.

«**RS**»: Wo siehst Du im Moment den grössten Handlungsbedarf?

M.G.: Unsere Ressourcen sind ein wesentliches Thema. Das Setzen wichtiger Termine gestaltet sich bei uns Piloten nicht immer einfach. Es ist jedoch wichtig, dass für wichtige Entscheidungen der gesamte Vorstand anwesend oder erreichbar ist. Da kommen kurzfristig Anfragen, über die wir sehr schnell entscheiden müssen. So zum Beispiel ein Entwurf einer Vereinbarung, der dringend überarbeitet und abgeschickt werden sollte. Damit wir eine Gesamtmeinung des Vorstands darüber haben, ist es zwingend notwendig, alle zu erreichen, was sich oft als schwierig erweist. Unsere Organisation funktioniert in diesem Sinne anders als die der Swiss, wo alle Beteiligten mit «Büro» geplant sind.

«**RS**»: Die Arbeit wird nicht weniger, trotzdem sind nach wie vor Vorstandsstellen unbesetzt. Welche Ressorts sind im Moment ohne Vorsteher?

M.G.: Zurzeit sind die Ressorts der Mitgliederbetreuung und Aussenbeziehungen unbesetzt. Es ist uns aber ein grosses Anliegen, diese Funktionen wieder mit guten und motivierten Piloten zu besetzen.

«**RS**»: Gerade die Zusammenarbeit mit den Verbänden innerhalb des Lufthansa-Konzerns und auf internationaler Ebene wird immer wichtiger. Da kann es

fatale Folgen haben, wenn der AEROPERS der Aussenminister fehlt. Fehlt es innerhalb des Korps an valablen Kandidaten oder ist das Interesse der Mitglieder schlicht nicht vorhanden, diesen einflussreichen Job zu übernehmen?

M.G.: Diese Frage ist nicht so leicht zu beantworten. Eines ist sicher: Valable Kandidaten hätten wir genügend. Ich glaube auch nicht, dass es am nötigen Interesse fehlt. Oft hören wir von Kandidaten, dass sie Zeitprobleme hätten oder sich politisch nicht exponieren möchten. Das zeigt mir wiederum deutlich auf, dass die Vorstellungen über die Vorstandsarbeit lückenhaft sind. Darum finde ich es auch schade, dass sich unsere Piloten nicht besser über die Arbeit innerhalb der AEROPERS informieren. Es geht bei uns definitiv nicht nur um

Politik – weder firmenintern noch -extern. Weiter kommt dazu, dass wir uns als Pilotenkorps nach den GAV-Verhandlungen in einer Art «postnatalen Depression» befinden. Die Luft ist draussen. «Alles läuft nun rund und ruhig. Ich will

endlich wieder meinen Job und mein Leben geniessen und mich nicht mit Problemen auseinandersetzen müssen.» Bequemlichkeit bringt uns aber nicht weiter, es braucht Zivilcourage und Mitglieder, die sich für unsere Zukunft einsetzen.

«**RS**»: Du hast 2009 in einem Interview mit der «Rundschau» gesagt, dass das Zusammengehörigkeitsgefühl

Markus Grob wurde im März 1962 geboren. Er begann die Berufsausbildung als Polymechaniker bei der Swissair und schloss diese im Jahr 1982 ab. 1984 trat er nach bestandener Piloten-Selektion in die SLS (Schweizerische Luftverkehrsschule) ein und wurde nach erfolgreicher Ausbildung zum Flight Engineer (F/E) auf der DC-10 ausgebildet. Im Herbst 1989 begann dann den eigentlichen Pilotenlehrgang, den Markus im Frühjahr 1991 abschloss. Er flog zuerst die MD-80 und nach kurzer Zeit die MD-11. Auf der MD-80 war er als Instruktor tätig und bildete in der SLS am Jettrainer aus. Im Jahr 2000 wurde er zum Captain auf der A320 ernannt. Zwischen 2003 und 2005 absolvierte Markus ein Nachdiplomstudium an der Universität Zürich und schloss es mit dem Titel «eMBA in General Management» ab. Seit Anfangs 2009 vertritt er die Interessen der AEROPERS-Piloten als Vorstandsmitglied und seit Mai 2012 führt er den Pilotenverband als Präsidenten an. Markus lebt mit seiner Frau und den beiden gemeinsamen Kindern in Birchwil.



innerhalb des Korps unzureichend sei. Hat sich das in den letzten dreieinhalb Jahren gebessert?

M.G.: Das hat sich massiv verbessert! Dank unserer Strategie, die uns durch die GAV-Verhandlungen führte, konnte das «Wir-Gefühl» enorm gestärkt werden. Es ist mir natürlich weiterhin ein Anliegen, dass dies so bleibt. Diese Zusammengehörigkeit ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Verbandskultur. Die Identifikation mit dem Beruf des Piloten und dieser Berufsgruppe ist für jeden Einzelnen, aber auch für das Ganze als solches enorm wichtig.

«RS»: Ich zitiere aus dem Jahresbericht des AEROPERS-Präsidenten Hans-Ruedi Christen aus dem Jahre 1961: «Es wurde einiges erreicht, doch wir sollten uns bemühen, auch in Zukunft zu Lösungen zu gelangen, die nicht primär dem momentanen Vorteil Einzelner dienen, sondern einer breiteren Schicht gesunde Grundlagen auf lange Dauer schaffen (...). Wir werden ferner gezwungen sein, uns mehr als bis jetzt mit Management-Problemen zu befassen.»

Sätze, die vor mehr als 50 Jahren zu Papier gebracht wurden, scheinen heute noch topaktuell zu sein. Wie willst Du das AEROPERS-Korps noch besser einen?

M.G.: Ganz offensichtlich hat sich diesbezüglich in den letzten 50 Jahren wenig verändert, was mich eigentlich nicht verwundert. Nur glauben nach wie vor viele Manager, dass sie *die* revolutionäre Vision hätten. Die Grundprinzipien einer Führung sind in etwa die gleichen wie vor 50 Jahren. An den Mechanismen hat sich wenig verändert. Sicher, technische Entwicklungen haben Prozesse beeinflusst. Und was sich natürlich mar-

kant geändert hat und weiterhin verändern wird, ist das wirtschaftliche Umfeld. Entwicklungsländer werden zu Schwellenländern, Schwellenländer wachsen zu blühenden Nationen und gut funktionierende Nationen steuern Richtung Pleite.

Natürlich ist es eines unserer Ziele, zufriedene Mitglieder zu haben. Zufriedene Mitglieder stehen automatisch auch zu ihrem Verband. Man kann leider nicht allen Einzelinteressen gerecht werden. Es geht darum, für das allgemeine Wohl zu sorgen. Ich denke, das ist der AEROPERS in den letzten drei Jahren gut gelungen.

«RS»: Ab dem Jahr 2014 stossen die C-Series von Bombardier zur Europaflotte der Swiss. 30 Flugzeuge hat die Lufthansa als Ersatz für die Swiss-Avro-Flotte bestellt. Das wirft zwangsläufig die Frage auf, wer diese Flugzeuge einst pilotieren wird. Wie gedenken die AEROPERS und die SwissALPA auf diese Sachlage zu reagieren?

M.G.: Also grundsätzlich ist vorgesehen, dass die heutigen AVRO-Piloten den Bombardier pilotieren werden. Dies war und ist bis dato so geplant. Von einem anderen Szenario haben wir keine Kenntnisse. Wie ich aber schon im Juni-Vorstandsbulletin erwähnt habe, muss man die Ausgangslage ständig neu analysieren. Da unser Unternehmen stetig weiterplant, optimiert und versucht, dem Umfeld gerecht zu werden, wird sich die AEROPERS ähnlich verhalten. Das bedeutet für uns, dass wir uns laufend mit möglichen, zukunftsorientierten Szenarien beschäftigen. Wir stehen in engem Kontakt mit der IPG sowie dem Pilotenverband ECA. Weiter pflegen wir eine gute Zusammenarbeit mit der Vereinigung Cockpit, dem Verband der Flugzeugführer in Deutschland.

«Der Zusammenhalt hat sich massiv verbessert!»

«RS»: Mit dem neuen GAV11 wurde auch eine Konzern-Senioritätsliste (siehe GAV 11, Anhang 2, Art. 9) eingeführt. Stichtag für diese Liste ist der 1. November 2011. Besteht das Konzernpilotenmodell nur auf dem Papier, oder sind hier konkrete Projekte in der Pipeline?

M.G.: Wir führten mit fünf Stakeholdern über eine Zeitspanne von 18 Monaten monatliche Meetings zum Thema Konzernpilotenmodell durch. Seit etwa einem Jahr herrscht Funkstille, das heisst, es fanden keine Sitzungen mehr statt. In diesen Meetings wurde ein Karrieremodell entworfen, das alle drei Gruppen (Swiss-, SWU- und Edelweiss-Piloten) miteinbezogen hätte. Unter uns Verbänden herrschte Einigkeit. Gescheitert ist es dann aber – leider wie so oft – am Geld.

Ein «Überbleibsel» davon ist diese gemeinsame Senioritätsliste. Sie existiert momentan jedoch nur in unserem Arbeitsvertrag. Da kein weiteres Modell in Arbeit ist, kann daraus kein grundsätzlicher Anspruch abgeleitet werden. Über weitere, konkrete Projekte wissen wir momentan nichts. Wir können uns aber durchaus vorstellen, dass ein neuer Anlauf gestartet werden könnte. Dies kann in naher oder ferner Zukunft geschehen.

«RS»: Und wie steht der aktuelle Vorstand zum Konzernpilotenmodell?

M.G.: Die Haltung zu einem Konzernpilotenmodell hat sich auch mit dem neuen Vorstand nicht geändert. Wir

sind offen und bereit, weiterhin an Lösungen mitzuarbeiten. Nur glaube ich kaum, dass wir Lösungen finden werden, ohne dass Grundinvestitionen getätigt werden.

«RS»: Durch eine fehlgeleitete E-Mail sind wir über Denkmodelle des Managements informiert worden. Unsere Führung macht sich Gedanken – das ist gut so, auch wenn die im besagten E-Mail aufgelisteten Szenarien nicht unbedingt unseren Vorstellungen entsprechen. Zieht da ein grosses Gewitter auf?

M.G.: Solche Szenarien sind für mich nichts Neues. Diese Gedankengänge werden auch nicht zum ersten Mal gemacht. Schon mehrere Manager haben solche Lösungen ausgebrütet. Was sich aber wirklich verändert hat, ist das wirtschaftliche Umfeld. Eine freie Marktwirtschaft, Billig-Airlines und eine massive Konkurrenz aus dem Middle East machen uns das Leben schwer. Um hier konkurrenzfähig zu bleiben, werden zwangsläufig solche Modelle durchdacht. Wir verschliessen uns dem nicht. Es ist wichtig, vorbereitet zu sein, um bei allfälligen grösseren Veränderungen unsere Vorstellungen klar einbringen zu können.

«RS»: Ich wähle gerne im Archiv und finde dank dem ausgezeichnet organisierten Keller (Danke, Sergio!) alles auf den ersten Griff. Im Vorstandsbulletin der AEROPERS vom 18. November 1970 war zu lesen, dass der Zusammenschluss der Austrian Airlines (AUA) und der Swiss für den 1. April 1972 geplant sei. Die AUA würde sieben Flugzeuge des Typs DC-9 einbringen, meinte der Schreiberling im frostigen Winter 1970. Dazu kam es nicht, wie wir alle wissen. 40 Jahre später zogen wieder Schweizer Manager Richtung Österreich, um Zukunftsszenarien für die AUA beziehungsweise ihre Nachfolgesellschaft aufzustellen und durchzuziehen. Ist die AEROPERS an diesem Prozess in irgendeiner Form involviert?

M.G.: Nein. Wir stehen wohl im Kontakt mit den österreichischen Verbänden, haben jedoch keinen Einfluss auf die Prozesse dieser Fusion, ausser dass wir nach unserem GAV operieren, der im Artikel 8 Streikbrecherflüge regelt.

«RS»: Als Präsident bist Du neu das Aushängeschild der AEROPERS. Neben Dir nehmen die Mitglieder den Vorstand wahr und natürlich unsere Sekretärin Dodo Leuzinger. Doch während der Vorstandswochen bevölkern viele fleissige Spezialisten das «Ewige Wegli» und bearbeiten Dossiers, um deren Inhalt und Detaillierungsgrad uns selbst die Swiss von Zeit zu Zeit beneidet. Nur leider kennt niemand diese Spezialisten, sie arbeiten wortwörtlich im Untergrund. Wie könnte man dies ändern?

M.G.: Kennt jemand die vielen fleissigen Arbeiter der Swiss, die im Hintergrund und nicht an der Front dafür sorgen, dass ein Flugbetrieb funktioniert? Leider auch nicht. Uns ist das sehr wohl bewusst, und wir bemühen uns, diesen Missstand zu ändern. Der Vorstand ist daran interessiert, dass die Mitglieder wissen, wer all diese Detailarbeit für uns Piloten erledigt. Eine Arbeit, die auch der Swiss zugutekommt.

«RS»: Auch das Berufsbild der Piloten ist ein Dauerthema. In den letzten Jahren hat die AEROPERS einiges dafür getan, dass unser Ansehen wieder gestärkt wurde. Dass uns die Leser des «Reader's Digest» regelmässig an die Spitze der vertrauenswürdigsten Berufe wählen, kann und darf nicht genügen. Sind zu diesem Thema noch Aktivitäten geplant?

M.G.: Die AEROPERS ist ein Kompetenzzentrum der Aviatik. Es interessiert uns, was die Öffentlichkeit von uns denkt, und es ist uns wichtig, dass sie ein korrektes Bild von unserem Beruf hat. Weiter ist es uns ein Anliegen, dass die Medien kompetente und zuverlässige Auskünfte für ihre Artikel bekommen. Die AEROPERS setzt sich laufend mit aviatischen Themen auseinander, auf nationaler sowie auf internationaler Ebene. Wir stehen mit diversen berufsnahen Verbänden und Unternehmen in Kontakt. Auch mit Behörden stehen wir in einer engeren Beziehung, was den Austausch von Erfahrungen ermöglicht. Flugtechnische, medizinische, sicherheitsrelevante, politische, aber auch kundenorientierte Themen werden von uns bearbeitet. Die AEROPERS beschäftigt dafür nebst dem siebenköpfigen Vorstand ungefähr 20 «Freelance-Spezialisten», die von Beruf Airline-Piloten sind.

«RS»: Im Jahr 2015 wird die AEROPERS 70 Jahre alt. Betrachtet man die durchschnittliche Amtsdauer eines Präsidenten, wirst Du die AEROPERS voraussichtlich in dieses Jubiläumsjahr führen. Was hat Markus Grob geplant?

M.G.: Es stellt sich nicht die Frage, was ich, sondern was wir geplant haben! Im Moment ist das aber noch weit weg – und doch geht es plötzlich schnell. Nun, wir haben bereits darüber gesprochen und sind uns bewusst, dass es sich bei diesem Jubiläum um ein grösseres Projekt handelt und dementsprechend seriös geplant werden muss. Details sind jedoch noch keine bekannt.

«RS»: Markus, ich bedanke mich ganz herzlich für das Gespräch. •



Inserieren in der AEROPERS-«Rundschau»?

Weitere Informationen unter www.aeropers.ch oder direkt in dieser Ausgabe auf Seite 53.

Das AEROPERS-Controlling

Mehrere Spezialisten überwachen die Einhaltung des GAV. Sie sind regelmässig in den Räumlichkeiten des AEROPERS-Sekretariats an der Arbeit und unterstützen damit die Vorstandsmitglieder.

Text: Tom Weder, Spezialist Controlling

Viele Mitglieder sind schon mit dem Controlling der AEROPERS in Kontakt gekommen, weil sie Fragen zu ihrem Einsatz, zu den Flight Duty Regulations (FDR) oder ihren Ferien hatten. Da wir in den letzten Jahren einen grossen Zuwachs an Neumitgliedern verzeichnen konnten, möchten wir Euch diese Abteilung des Verbands etwas näher bringen und den Bisherigen die Kenntnis über diesen Dienst auffrischen.

«Der Spezialist Bestände macht den Vorstand frühzeitig auf Engpässe und Fehlentwicklungen aufmerksam.»

Als engste Mitarbeiter des Vorstands – neben der Geschäftsführung – sind in der AEROPERS diverse sogenannte Spezialisten tätig, die die verschiedensten Themenbereiche im Detail bearbeiten. Sie unterstützen damit den Vorstand in der Umsetzung des GAV und entlasten ihn vom Tagesgeschäft. Ihre Aufgaben sind im Geschäftsreglement der AEROPERS ausführlich festgelegt. Die Gesamtheit der Mitarbeiter, die die Einhaltung und Umsetzung des GAV überwachen, wird als «Controlling» bezeichnet.

Es handelt sich um Mitglieder, die ihren Sitz im Cockpit für einen Teil des Monats – in der Regel während der Vorstandswoche – mit einem Bürostuhl am Ewigen Wegli 10 vertauschen, um im Dienst der Mitglieder für den Verband zu arbeiten. Zu finden ist das Controlling im Untergeschoss des AEROPERS-Sekretariats.

Vielfältige Aufgaben

Für diese Arbeitswoche werden die Spezialisten mit FEROP und MEET freigeplant, damit sie diesen Aufwand nicht in ihrer knapp bemessenen Freizeit leisten müssen. Trotzdem kann es gelegentlich vorkommen, dass die eine oder andere Arbeit in der Freizeit erledigt werden muss. Sie erhalten auch eine Spesenentschädigung gemäss dem Spesenreglement der AEROPERS. Die Aufgaben umfassen folgende Themen:

Flight Ops

Ressortchef (Vorstand): Andreas Umiker
Spezialisten: Tom Weder und Andreas Steiner
Stellvertreter: Andreas Klöti

Der Spezialist Flight Ops setzt sich für die Erhaltung beziehungsweise Verbesserung des bestehenden Standards in folgenden Bereichen ein:

- Allgemeine Arbeitsbedingungen (FDR)
- Hotelwahl
- Crew-Verpflegung
- Transport

Er kontrolliert die Einhaltung der FDR, überwacht die Einsatzstabilität und erstellt Analysen über die Flugoperation (z.B. Pünktlichkeitsstatistik kritischer Flüge). Zudem berät er den Ressortleiter vor Rotationsverhandlungen und nimmt daran teil. Der Spezialist Flight Ops und sein Stellvertreter repräsentieren die AEROPERS am monatlichen EPM (Einsatz- und Planungsmeeting) mit Vertretern von OPC (Planung), OPR (Reassignment), OCA (Flotte Longhaul) und OCB (Flotte Shorthaul). Das EPM ist eine Unterabteilung des Monatsgremiums und berichtet an dieses. Im EPM werden behandelt:

- Absprache der Kurz- und Langstreckenrotationen im Monatsbereich
- Einsatzplanungsprobleme
- Dispo-Probleme (Einsatzumstellungen etc.)
- Einhaltung der FDR
- Festlegen der Kontingente JWS und Überwachung der Performance des PBS
- IT-Fragen betreffend PBS, AirCrews, CSI
- Hotelfragen (Ausübung der Mitsprache)
- Absprache der Transition Times und Transportzeiten.

Damit diese Themen behandelt werden können, sind umfangreiche Vorarbeiten notwendig. So werden alle Pairings durch ein von unseren Spezialisten programmiertes Tool gefiltert und gegebenenfalls wird eine Anpassung oder Änderung eines zu strengen Pairings verlangt.

Dann müssen alle Operations Reports der Besatzungen (OR), die uns die Mitglieder zusenden, gelesen werden. Bei Unklarheiten oder Fragen wird der Einsender oft telefonisch oder per E-Mail kontaktiert. Je nachdem wird sofortiger Handlungsbedarf erkannt, und dieser wird dann entweder umgehend mit der entsprechenden Swiss-Stelle aufgenommen oder für das EPM traktandiert. Andere OR werden gesammelt, bis eine genügende Anzahl vorhanden ist, und dann erfolgt eine Intervention. Die Spezialisten Flight Ops sind die Fachleute für FDR und betreuen die Tools für die Mitglieder, zum Beispiel das FDR-Faltblatt. Weiter unterstützen die Spezialisten Flight Ops den Ressortchef im Monatsgremium sowie in Arbeitsgruppen wie:

- Neues Planungssystem
- Neue FDR.

EU-/EASA-OPS

Ressortchef (Vorstand): Andreas Umiker
Spezialist: Roland Born

Dieser Spezialist verfolgt die Entwicklungen in der EU-Gesetzgebung und ist auf europäischer Ebene mit den Partnerverbänden der European Cockpit Association (ECA) in engem Kontakt. Er analysiert die EU- und EASA-OPS Regulations und berät den Ressortleiter.

PBS/Joker Wish System

Ressortchef (Vorstand): Andreas Umiker
Spezialist: Andreas Klöti

Dieser Spezialist befasst sich mit dem Betrieb des PBS und JWS sowie AirCrews/CSI und formuliert Anpassungswünsche. Er berät den Vorstand in allen Fragen der Einsatzplanungssysteme und stellt Grundlagen für die Entscheidungsfindung bereit. Er vertritt die AEROPERS in den entsprechenden Gremien.

Ferien

Ressortchef (Vorstand): Lukas Meyer
Spezialist: Andreas Klöti
Stellvertreter: Andreas Steiner

Der Spezialist Ferien überwacht die Einhaltung und Umsetzung des Ferienreglements. Dies umfasst die Kontrolle der zur Verfügung gestellten Kapazitäten und die Beantwortung von Anfragen der Mitglieder. Weiter unterstützt er den Ressortchef im Ferienmeeting mit der Swiss (eine Unterabteilung des Monatsgremiums), die durch OC und OP vertreten ist.

Bestände

Ressortchef (Vorstand): Lukas Meyer
Spezialist: Patrick Jäggi
Stellvertreter: Andreas Klöti

Der Spezialist Bestände führt mit einem eigens dafür entwickelten Tool eine parallele Bestandes- und Kapazitätsberechnung zu jener der Swiss und verifiziert deren Berechnungen. Bei Diskrepanzen nimmt er Kontakt mit der entsprechenden Swiss-Stelle auf und sucht diese zu klären. Er überwacht die Flottenplanung und damit eingehend die Bestände und macht den Vorstand frühzeitig auf Engpässe und Fehlentwicklungen aufmerksam. Darüber hinaus analysiert er zusammen mit dem Spezialisten Ferien die Feriensituation und präsentiert Verbesserungsvorschläge. Weiter überwacht er die TZV-Verträge.

Seniorität

Ressortchef (Vorstand): Lukas Meyer
Spezialist: Patrick Jäggi

Der Spezialist Seniorität führt die Senioritätsliste und publiziert sie periodisch auf der Website des Verbands, von wo sie von den Mitgliedern heruntergeladen werden kann. Er kontrolliert die Einhaltung der Seniorität bei Umschulungen und interveniert bei allfälligen Verletzungen.

Gesamtaufwand

Ressortchef (Vorstand): Oliviero Grendene
Spezialist: Markus Steiner

Der Spezialist Gesamtaufwand beschäftigt sich mit allen Fragen des Salärsystems und überwacht die Gesamtaufwand-Rechnung (Löhne, Pensionskasse). Er entwickelt Modelle zur Berechnung von künftigen Szenarien.

Datenerhebung und -auswertung

Ressortchef (Vorstand): Kilian Kraus
Spezialist: Markus Steiner



Die Spezialisten des Controllings in den Räumlichkeiten der AEROPERS.

Dieser Spezialist stellt sicher, dass die mit der Swiss vereinbarten Daten vollständig und termingerecht geliefert werden. Er wertet diese aus und erstellt für den Vorstand diverse Statistiken wie zum Beispiel Crew-Kosten pro Blockstunde, Arbeitsbelastung, Freitage pro Kategorie, Ferienbacklog und vieles andere mehr.

Benchmarking

Ressortchef (Vorstand): Kilian Kraus
Spezialist: Lorenz Hartmann

Der Spezialist für Benchmarking sammelt und analysiert Arbeitsverträge und -bedingungen anderer Airlines und tauscht diese Informationen mit anderen Verbänden aus.

«Eine Tätigkeit als Spezialist im Controlling bietet interessante Einblicke hinter die Kulissen.»

Zudem übernehmen die meisten Controller zusammen mit den Vorstandsmitgliedern auch die Funktion des AEROPERS-Duty Officers und stellen damit sicher, dass der Verband rund um die Uhr zu erreichen ist.

Alle diese Spezialisten arbeiten zum Teil schon mehrere Jahre in ihrem Gebiet. Es kommt aus verschiedenen Gründen immer wieder zu Vakanzen: Amtsmüdigkeit, bevorstehendes Upgrading oder Wechsel in den Vorstand. Deshalb ist es unerlässlich, immer wieder geeignete Nachfolger zu finden.

Eine Tätigkeit als Spezialist im Controlling bietet interessante Einblicke hinter die Kulissen der AEROPERS wie auch der Swiss und ermöglicht einem Flight Crew Member, in einem motivierten Team aktiv an der Gestaltung seiner Arbeitsbedingungen mitzuwirken. Wir möchten gerade die jungen Kolleginnen und Kollegen dazu ermuntern, sich auf die jeweils erscheinenden Ausschreibungen zu melden und die Chance, etwas bewegen zu können, zu ergreifen. ●

Was macht eigentlich ... Rolf Brunold?

Rolf Brunold hat eine ganze Generation Verkehrspiloten geprägt. Mit viel Humor hat er seine Flugschüler zu dem gemacht, was sie heute sind. Die «Rundschau» hat den sympathischen Bündner in Churwalden besucht.

Interview: Peter Tilly

Der Postautofahrer muss sich vorkommen wie ein Airbus-Pilot beim Parkieren in Heraklion. Die engen Kehren hinauf Richtung Lenzerheide verlangen von dem Fahrer alles ab. Die Stadt Chur verschwindet aus dem Blickfeld, und es wird immer lieblicher und bergiger. Ich bin im «Brunold-Land» angekommen. Ohne die Hilfe des Postauto-Chauffeurs hätte ich die richtige Haltestelle garantiert verpasst. Ich verlasse den gelben Bus und erblicke weit unten im Tal einen kleinen Weiler. Vor einem schmucken Chalet winkt mir jemand zu. Es ist Rolf – ein Wiedersehen nach 20 Jahren!

«Rundschau»: Herrlich wohnst Du hier. Idyllisch und abgelegen! Bist Du in diesem Weiler aufgewachsen?

Rolf Brunold: Nein, aber nicht weit von hier. Ich bin im Dorf Churwalden aufgewachsen. Mein Vater hatte eine Schmitte, die er bereits in zweiter Generation führte.

«RS»: Wie präsentierte sich Churwalden in Deiner Kindheit?

R.B.: Ich bin 1933 geboren. Meine Kindheit war geprägt vom Krieg. Ich erinnere mich an eine harte, aber glückliche Zeit. In Churwalden wimmelte es von Militär, und in der Nähe des Dorfes gab es ein Internierungslager von polnischen Soldaten. In unserer spärlichen Freizeit spielten wir auch Soldat und exerzierten unter der Führung meines älteren Bruders, der die Rolle des Hauptmanns übernahm. Ähnlich dem der richtigen Soldaten kannten wir auch ein gnadenloses Strafsystem. Wer petzte oder Details unserer geheimen Armee an Fremde verriet, wurde mit der Höchststrafe bestraft.

«RS»: Und die war?

R.B.: Ein paar Elektroschocks vom Viehhüter. Wir nannten das den elektrischen Stuhl. Mein Vater hatte die Vertretung dieser Elektrozaungeräte, wie sie in der Fachsprache heissen.

«RS»: Klingt brutal!

R.B.: So schlimm war es nicht, aber es hat mich gelehrt, dass es sich lohnt, Geheimnisse für sich zu behalten und andere nicht zu verpetzen!

«RS»: Als Bergbub bis zum Militärpiloten – eine eher ungewöhnliche Laufbahn! Wie kamst Du auf die Idee, Pilot zu werden?

R.B.: Ich wollte immer Pilot werden. Natürlich war das in unserem Dorf und in meiner Umgebung ein eher exotischer Berufswunsch. Als meine Eltern 1939 an die Landesausstellung nach Zürich fuhren und mich fragten, was sie als Geschenk mitbringen sollten, wollte ich um jeden Preis ein Flugzeugmodell. Das bekam ich dann auch.

«RS»: Und bei der nächsten Landesausstellung 1964 in Lausanne sollte Dir die Ehre zuteil werden, die neu gegründete Patrouille Suisse als Leader zu präsentieren!

R.B.: Ja, genau. Bis dahin war es aber ein langer Weg. Zuerst musste ich zur Militärpiloten-Selektion zugelassen werden. Nach der Schule begann ich eine Lehre im elterlichen Geschäft als Schmied. Ich wusste allerdings nicht, ob dieser Berufsabschluss genügen würde, um zum Auswahlverfahren zugelassen zu werden. So brach ich die Lehre nach einem Jahr ab, zog nach Zug und machte eine Berufsausbildung als Maschinenmechaniker. Obwohl ich die fliegerische Vorschulung (FVS) verpasste, wurde ich positiv selektioniert und trat 1953 in die Rekrutenschule in Payerne ein. Ich bin der Schweiz sehr dankbar, dass sie mir diese Ausbildung ermöglicht hat.

«RS»: Welche Flugzeugtypen bist Du im Militär geflogen?

R.B.: Diese Liste ist lang! Ich begann auf der Bucker Jungmann 131. Es folgten die Bucker Jungmeister 133, die P2, die AT16, die Morane und danach Vampi, Venom und Hunter.

«RS»: Wie kamst Du in die Patrouille Suisse?

R.B.: Ich habe im Rahmen der Ausbildung immer sehr viel Wert darauf gelegt, dass wir in Formation Akrobatik-Figuren trainierten. Das aus der Überzeugung, dass diese Fertigkeit im Luftkampf überlebenswichtig sei. Während eines Wiederholungskurses im Meiringen



Rolf Brunold wurde 1933 in Churwalden geboren. Nach der Schulzeit begann er eine Berufslehre bei seinem Vater als Schmied, die er nach einem Jahr abbrach. In Zug trat er eine Maschinen-Mechaniker-Lehre an, die er 1953 abschloss. Im selben Jahr trat er in die Piloten-Rekrutenschule ein und wechselte nach bestandener Ausbildung ins Überwachungsgeschwader UeG. 1964 war Rolf Brunold der erste Leader der Patrouille Suisse und begeisterte die Besucher der Landesausstellung in Lausanne mit den Vorführungen der Kunstflugstaffel. Im Jahr 1965 verliess Rolf das Überwachungsgeschwader und trat als Fluglehrer in die Swissair ein. Er arbeitete von 1965 bis 1993 in Hausen am Albis als Fluglehrer auf dem Bucker, der SIAT-223, dem Piaggio-149 und dem PC-7. Er notierte nach seiner Pension 9500 Flugstunden und 28 500 Landungen in seinem Flugbuch. Rolf lebt heute mit seiner Gattin nahe Churwalden in einem Bündnerhaus, das er 2003 selber entworfen hat. Im Jahr 2013 feiert er seinen 80. Geburtstag.

fragte mich der Kommandant der Bodentruppen, ob wir für seine Mannen eine Demonstration unseres Könnens abgeben könnten. Wir taten es und flogen ein volles Display. Divisionär Primault schaute von einem Aussichtspunkt oberhalb Meiringen zu und war davon dermaßen begeistert, dass wenig später die Idee der Patrouille Suisse geboren wurde.

«RS»: Wie lange warst Du in der Patrouille Suisse?

Rolf steht auf und holt aus seinem Büro einen Stapel Unterlagen. Er zeigt mir persönliche Briefe und Zeitungsausschnitte, die einen Fall in seiner Karriere dokumentieren, die ihn persönlich verletzt und sehr enttäuscht haben.

«RS»: Was ist damals passiert?

R.B.: Es war im Frühling 1965. Das Training der Patrouille Suisse wurde wieder aufgenommen, und ich führte meine Truppe in den Übungsraum Churwalden. Wir absolvierten unser Programm über meinem Heimatort, was von Kollegen und Verwandten mit Begeisterung aufgenommen wurde. Wir trainierten damals an verschiedensten Orten, für einmal halt auch in Churwalden. Im Überwachungsgeschwader (UeG) waren wir damals vier Staffelkommandanten. Einer dieser vier machte in Churwalden Ferien, was ich natürlich wusste. Er war es, der mich anschwärzte. Man drohte mir mit dem Divisionsgericht. Ich reagierte sofort und verliess das Überwachungsgeschwader umgehend. Vor das Divisionsgericht wurde ich trotzdem zitiert. Dass mich ein Kollege hinter meinem Rücken angeklagt hat, um Karriere zu machen, verletzt mich bis heute.

Gerade im richtigen Moment wird der erste Gang aufgetragen. Rolfs Frau serviert grünen Salat an einer ausgezeichneten Sauce. Dazu wird eine Flasche Veltliner entkorkt und in den typischen 2-dl-Gläsern serviert. Von Rolf erfahre ich, dass diese Gläser in der Umgangssprache «Pfiff» heissen. Das käme daher, so Rolf, dass die Kutscher früher vor den Gaststuben durch die Finger gepfiffen haben und der Wirt daraufhin ein Glas Veltliner brachte.

R.B.: Wegen dieser Salatsauce habe ich meine Frau um ihre Hand angehalten!

«RS»: Wie lange seid ihr schon verheiratet?

R.B.: Schon 54 Jahre. Weissst Du, warum es so lange hält?

«RS»: Verrate mir Euer Rezept!

R.B.: Ich habe eine Hochzeitskapelle mit fünf Tritten gesucht. Auf jeden Tritt habe ich eine Bedingung für unser Eheleben gestellt. Ich habe meiner Frau gesagt, dass sie die Kirche nur betreten soll, wenn sie zu jedem dieser Punkte bedingungslos Ja sagen könne.

«RS»: Und, Frau Brunold, konnten Sie mit gutem Gewissen zu allem Ja sagen?

Henriette Brunold: Damals ja, ich kam aus dem Welschland und sprach kaum ein Wort deutsch...

«RS»: Wie lange warst Du Fluglehrer in Hausen?

R.B.: Von 1965 bis 1993, also 28 Jahre!



Werke aus der Hand von Künstler Brunold.

«RS»: Du hast Hausen mitgeprägt. Sowohl in der Schulung als auch auf der Piste hast Du Spuren hinterlassen. Wie kamen eigentlich die Spuren auf den Asphalt?

R.B.: Ja, das war eine ärgerliche Geschichte. Wir haben damals das Erliegen des optimalen Anflugwinkels geübt. Dabei musste der Flugschüler einmal zu steil und das nächste Mal zu flach anfliegen. Bei einem der steilen Anflüge habe ich befohlen, dass er das Fahrwerk ausfahren sollte. Er machte es nicht, und wir beide haben den Final Check nicht korrekt durchgeführt. Beim Abflachen bemerkte ich das Malheur, übernahm und startete durch. Dieser «low Go-Around» war zu «low» für den Propeller. Er hinterliess auf dem Beton die berühmten drei Streifen.

«RS»: Die meisten Deiner ehemaligen Schüler fliegen heute als Kapitäne. Nicht alle waren geborene VFR-Piloten, mich eingeschlossen. Bist Du nicht manchmal fast verzweifelt, als Du das Unvermögen der Flugschüler miterleben musstest?

R.B.: Da muss ich Dir widersprechen. Wir bekamen von der Selektion sehr begabte Schüler zugewiesen. Klar hatte der eine oder andere Probleme, aber diese waren selten unlösbar.

«RS»: Und wenn sie doch einmal unlösbar waren?

R.B.: Dann haben wir nachgeholfen! So zum Beispiel bei einem Schüler, der mit der Akrobatik nicht zurechtkam. Fluglehrer Lüthi kam zu mir und klagte sein Leid. Dieser Flugschüler sei nicht akrobatiktauglich, so Lüthi, und er sei als Auszubildner mit seinem Latein am Ende. Ich sagte Lüthi, dass ich ihm das nicht glaube und ich mir

das einmal selber anschauen würde. Den Schüler schickte ich zu Lüthi, und ich selber zog das Fliegerkombi und die Lederkappe über. Als der Schüler den Flugauftrag fasste, schickte ich ihn hinter das nächste Gebüsch und bestieg die Bucker Jungmeister selber. Ich zeigte über der Piste von Hausen ein Flugprogramm, das den Zuschauern das Blut in den Adern gefrieren liess. Lüthi tobte am

«Ich wollte immer Pilot werden.»

Pistenrand. Nach der Landung wurde der Schüler zum Debriefing zitiert. Er entstieg seinem Versteck hinter dem Gebüsch und stellte sich dem Debriefing. Als Beobachter gesellte ich mich dazu. Als Lüthi dem Schüler mit Rauswurf drohte, schritt ich ein und gestand, dass ich das Programm geflogen hatte. Der Schüler flog zwar keine Akrobatik mehr, dafür aber auch nicht von der Schule.

«RS»: Mit dem PC-7 im Rückenflug die Schweiz zu entdecken und in Mindesthöhe den Kirchturm vom Mettmenstetten zu überfliegen, um irgendwann auf die Piste in Hausen zu treffen, gehörte für viele SLS-Schüler zu den schönsten und eindrucklichsten Erlebnissen der Ausbildung. War Dir immer wohl dabei, wenn wir Grünschnäbel die Schnabellücke suchten oder im Tiefflug durch das Tösstal flogen?

R.B.: Nein, natürlich nicht. Selbstverständlich hatten wir in das Können der Schüler Vertrauen, waren uns aber auch bewusst, wie wenig Erfahrung sie in der Fliegerei hatten. Bei schwierigen Wetterverhältnissen waren wir schon froh, wenn am Abend alle Maschinen im Hangar standen.

«RS»: Der Feierabend in Hausen war wichtiger als anderswo. Eine Viertelstunde vor Dienstschluss standen die Fluglehrer auf dem Tarmac und hielten Ausschau nach den dreifarbigem Piaggio-149. Wehe, einer kam zu spät, wehe, das Feierabendbier musste fünf Minuten länger im Kühlschrank auf seine Öffnung warten. Es schien fast so, als ob Ihr von der Swissair den Auftrag erhalten hattet, uns auf Pünktlichkeit zu trimmen...

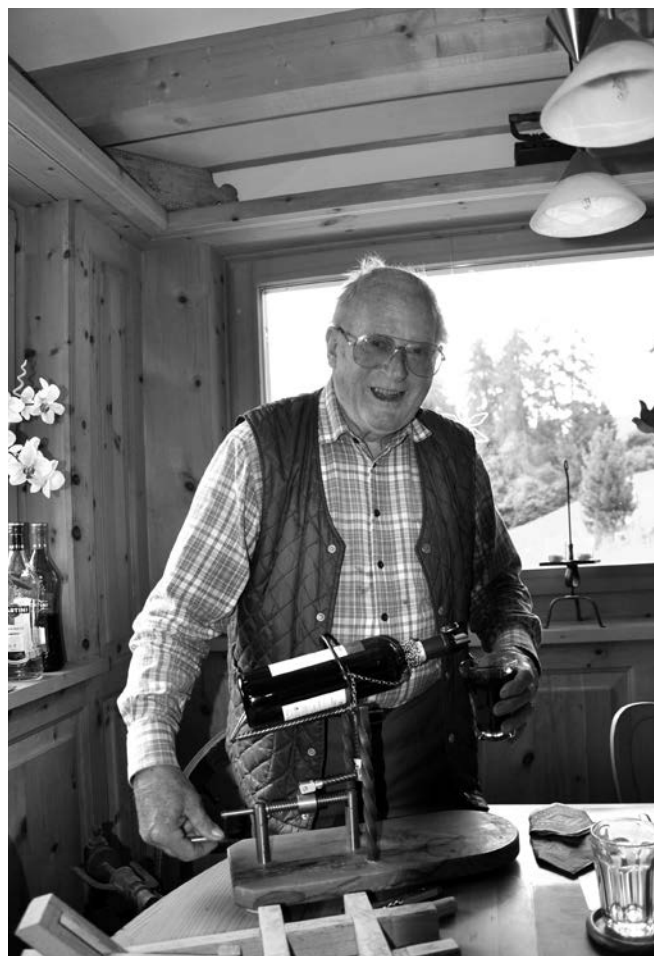
R.B.: Auch in der VFR-Fliegerei ist die Pünktlichkeit enorm wichtig. Man denke nur an die Lärmproblematik und den minutengenauen Übergang vom Tag- in den Nachtflug. Doch seien wir ehrlich, das Feierabendbier spielte auch eine Rolle dabei!

«RS»: Waren die Flugzeuge im Hangar verstaubt, hatte es auch für uns Schüler immer Platz auf der Festbank vor dem Flugplatzgebäude. Manch ein Flugschüler hat seine Bewertungen an diesen Anlässen noch etwas in die Höhe treiben können. Diese Abende haben uns als Pilotenklasse zusammengeschweisst. Ihr wart also nicht nur unsere Fluglehrer, sondern auch Pioniere des CRM oder HAD, wie es damals geheissen hat!

R.B.: Es war uns immer wichtig, die Gemütlichkeit zu pflegen. Man muss als Fluglehrer seine Schüler auch ausserhalb von Drucksituationen kennenlernen. Das schweisst tatsächlich zusammen und fördert das Verständnis für fliegerische und private Probleme.

«RS»: Über einen guten Schwank aus Hausen würden sich die Leser sicher freuen. Go-ahead...

R.B.: Die Swissair führte in Magadino einen Vorkurs durch. Wegen der grossen Anzahl Schüler brauchte es in Locarno einen zusätzlichen Bucker. Dieser stand aber in Hausen, und Hausen lag unter einer dicken Schneedecke. Mit Mechaniker Nussbaumer und dem Flugplatzchef beriet ich die Situation, und wir besprachen die Möglichkeiten. Der Flugplatzchef versprach, alles Menschenmögliche zu tun, verwies aber auf die beschränkten Mittel zur Schneeräumung. Es sei ihm möglich, den Hangar-Vorplatz vom Schnee zu befreien, die Piste aber nicht. Ich schritt die Startstrecke ein paar Mal ab und schätzte, ob es möglich sei, auf dieser kurzen Bahn zu starten. Laut meinen Berechnungen brauchte ich maximal 15 Liter Benzin, um Birrfeld zu erreichen. Die Aufgabe reizte mich, schien mir auch möglich. Als der Vorplatz vom Schnee befreit war, gingen wir in die Mittagspause. Nach dem Essen besprachen wir das Startprocedere. Die zwei Mithelfer sollten das Flugzeug so lange wie möglich am Heck anheben und festhalten, während ich Vollgas gab. Bei der Ausführung einige Minuten später klappte dies vorzüglich, und ich überflog den Schneewall mit einer geschätzten Höhe von 30 Zentimetern. Als Dank für die geleistete Arbeit überflog ich den Flugplatz Hausen auf Mindesthöhe und schlug ein Heading Richtung Birrfeld ein. Birrfeld war in der Mittagspause nicht untätig und organisierte Nebel mit einer Sichtweite, die eine Landung nicht zulies. Meine Optionen schwanden mit geschätzten zehn Litern Benzin im Tank wie der Schnee an der Sonne. Nach Zürich sollte ich nicht, nach Dübendorf wollte ich nicht. So blieb noch der Flugplatz Spreitenbach, wo ich Minuten später landete. Über ein nahes Telefon bestellte ich Flugmechaniker Nussbaumer



Rolf mit seiner Einschenkenmaschine.

mit ein paar Kanistern Sprit. Wir stellten die Maschine im Birrfeld ab, wo sie ein Flugschüler danach ins Tessin überführte. Nussbaumer und ich feierten den gelungenen Überflug mit einem guten Essen in Wohlen.

«RS»: Die fest angestellten Fluglehrer und Mechaniker, ausgestattet mit viel Autorität und noch mehr Humor, waren ein fantastisches Team, das über viele Jahre die Flugschule in Hausen am Laufen gehalten hat. Pflegt ihr noch Kontakt zueinander?

R.B.: John Markwalder sehe ich noch ab und zu. Wenn er ins Engadin unterwegs ist, stellt er nicht selten den Blinker in Churwalden-Lax und kommt auf einen Kaffee und ein paar Geschichten vorbei. Gelegentlich schaut ein ehemaliger Schüler bei mir vorbei, was mich immer wieder freut!

«RS»: Was waren Deine eindrücklichsten Erlebnisse während Deiner Zeit in Hausen?

R.B.: Es gibt unzählige schöne Erinnerungen an die Zeit in Hausen. Das schönste Erlebnis waren die Flüge mit geistig behinderten Kindern. Man konnte die Freude dieser Kinder kaum mit Worten beschreiben. Das hat mich sehr berührt, und das hat mich auch sehr gefreut!

«RS»: Was waren für Dich die Höhepunkte des Jahres?

R.B.: Robert Staubli, der ehemalige Direktionspräsident (siehe «Rundschau» 2/2012), nahm gerne die Dienste der SLS-Maschinen in Anspruch. Wenn er keinen vernünftigen Flug für seine Dienstreisen fand, buchte er kurzerhand ein Schulflugzeug. Neben den meist interessanten Flugstrecken freuten sich der gebuchte Pilot und sein Schüler über eine Hotelübernachtung in einem Luxushotel und ein stets grosszügiges Trinkgeld aus den Händen vom Chef persönlich.

Frau Brunold serviert den ersten Hauptgang. Es gibt Capuns! Mangoldblätter aus dem eigenen Garten umhüllen die Teigmasse, hergestellt mit Mehl aus dem Puschlav und vermischt mit Kräutern aus dem Brunoldschen Garten und Fleischprodukten aus der Umgebung. Es mundet herrlich! Rolf schenkt aus der eigens angefertigten Weidekantiermaschine noch einen «Pfiiff» ein, und wir geniessen das feine Essen.

«RS»: Fliegst Du noch ab und zu?

R.B.: Nein, um Gottes willen, nein! Seit meiner letzten Landung in Hausen habe ich keinen Fuss mehr in ein Flugzeug gesetzt. Ich bin sesshaft geworden und genieße mein Zuhause!

«RS»: Dein Zuhause ist aber auch traumhaft!

«Wer petzte, kam auf den elektrischen Stuhl!»

R.B.: Das Haus habe ich 2003 selber entworfen. Eines Tages begann ich Pläne zu schmieden, setzte mich an den Schreibtisch und brachte die ersten Skizzen auf das Papier. Als ich diese dem Bauvorstand auf das Pult legte und fragte, ob man ein solches Haus bauen könne,

nickte er zustimmend. Zwei Jahre später sind wir eingezogen. Ich habe die Bauführung gemacht und für die Handwerker gelegentlich am Mittag gekocht. Das Holz ist übrigens aus dem nahen Wald

und ist sogenanntes Mondholz. Dieses wird in einem bestimmten Zeitpunkt des Mondkalenders geschlagen und hat dadurch sehr vorteilhafte Eigenschaften.

«RS»: Dir scheint es nie langweilig zu sein!

R.B.: Nein, im Gegenteil. Ich betätige mich gerne handwerklich und habe schon einiges entworfen. So habe ich das Gitter vor dem Fenster selber geschmiedet und das Wasserspiel auf dem Balkon gebaut. Auch die Sgraffito am Haus habe ich selber entworfen und angebracht, und die Holzfiguren rund ums Haus sind auch in meiner Werkstatt entstanden. Langweilig ist mir tatsächlich nie!

«RS»: Hast Du noch andere Hobbys?

R.B.: Ich durchstreife den Wald gerne nach Pilzen und fahre leidenschaftlich gerne Ski. Die letzte Wintersaison musste ich wegen Hüftproblemen pausieren, aber beim nächsten Schnee stehe ich wieder auf den Latten. Als Zentralschweizer Juniorenmeister 1952 in der Ski-Viererkombination ist das Ehrensache!

«RS»: Zum Schluss hast Du noch das Wort. Was wolltest Du schon lange loswerden?

R.B.: Es ist sehr schade, dass es die Swissair nicht mehr gibt. Wenn ich einen Wunsch frei hätte, würde ich mir die Swissair der 80er Jahre wieder herbeizaubern!

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch!

Wir reden noch lange weiter. Themen kommen auf den Tisch, die nicht in ein Magazin gehören, und wir lachen herzlich, während sich die Veltiner-Flasche leert, wie der Tank des Bückers nach dem abenteuerlichen Start in Hausen. Rolf serviert den zweiten Hauptgang, bestehend aus Maluns, Apfelmus, Bündnerfleisch und Bergkäse. Unnötig zu betonen, dass die Kartoffeln für das Maluns aus Brunolds Garten stammen. Es folgten Erdbeertörtchen mit Früchten vom nahen Beet und zur Abrundung ein Gläschen Kirsch. Glücklicherweise genährt und noch besser unterhalten mache ich mich auf den Heimweg ins Unterland. Danke für den schönen Nachmittag! •



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

Akupunkt Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

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

Alte Flugkörper und weitere Anregungen

Text: Viktor Sturzenegger



Ein Nachbar von mir, ein pensionierter Ingenieur, ist immer noch mit Verve an Technischem interessiert. Namentlich die Fliegerei, das «sexy Business», wie es unser ehemaliger Personalchef so locker formulierte, hat es ihm ange-tan, was immer wieder zum gemeinsamen Gedankenaustausch führt.

Unlängst hat er mir ein Buch in den Briefkasten gesteckt, das ich nach anfänglichem Widerstand mit wachsendem Interesse gelesen habe.

Drei Wissenschaftler haben sich mit antiken Fluggeräten beschäftigt. Sie sind auf Aufzeichnungen und Überlieferungen von Altägyptischen künstlichen Vögeln und Luftschiffen zu Zeiten König Salomons gestossen. Sie entdeckten auch einen quasi späten Nachfahren des Königs im Amerika des 19. Jahrhunderts mit Namen Solomon Andrews und vor ihm zu allen Zeiten in verschiedenen Kulturen hervorgebrachte ballonähnliche Fluggeräte, die in irgendeiner Form überliefert sind. Sie erforschten goldene Amulette aus Kolumbien, die, obwohl sie 1500 Jahre alt sind, in verblüffender Weise Fluggeräten gleichen und als Modelle gar Flugeigenschaften zeigen, etc.

Natürlich fanden sie ähnliche Aufzeichnungen und Modelle auch auf anderen Kontinenten. In ältesten indischen Epen finden sich Hinweise auf Fahrzeuge, die fähig waren, Personen durch die Luft zu befördern. Unsere drei Wissenschaftler wollten aber auch wissen, welche Triebwerke diese Luftschiffe und Fluggeräte angetrieben haben. Dabei stiessen sie auf Erfindungen von Tüftlern, die Pulsstrahltriebwerke entwickelt haben, die gut auch schon in der Antike bekannt gewesen sein dürften.

Auch wenn mir Berichte über einen Baptisten-Reverends, der laut Ezechiels Aufzeichnungen in der Bibel ein Flugzeug gebaut hat, das schon vor denen der Gebrüder Wright geflogen sei, ähnlich fantastisch wie Erich von Dänikens Texte erschienen, ist mir die Lektüre des Buches letztlich nicht schwergefallen. Man kann ja wirklich angesichts der an vielen Orten der Erde vor Hunderten, ja Tausenden von Jahren gemachten gigantischen Bauwerke auf die Idee kommen, dass dabei ähnliche «Anreizgeber» eine Rolle gespielt haben könnten.

*Peter Belting, Algund Eenboom, Peter Fiebag: Die Flugzeuge der Pharaonen
Rottenburg 2004
ISBN 3-930219-80-8*



Wer eher für Bücher mit spannendem Inhalt ist, der ist mit Dick Francis seit langem gut beraten. Leider ist er im letzten Jahr gestorben und hat im hohen Alter auch nur noch zusammen mit seinem Sohn Felix publiziert. Erschienen ist nun der letzte Roman, an dem er auch mitgearbeitet haben soll (wie heisst es doch: si non e vero.), auf Deutsch.

Der in Afghanistan verwundete Sohn einer britischen Rennstallbesitzerin muss sich um eine ziemlich zerfahrene Situation, in der sich seine Mutter und ihr aktueller Mann befinden, kümmern und tut dies mit den Methoden, die er aus seiner langjährigen Tätigkeit in der Armee kennt...

Immer wieder gefallen mir die Atmosphäre des britischen Pferderennsports, wie Francis sie seit vielen Jahren beschreibt, und die typisch britische Trockenheit der Auseinandersetzung seiner Protagonisten mit den unbeschreiblichsten Situationen.

*Dick & Felix Francis: Kreuzfeuer
Zürich 2012
ISBN 978-3-257-06812-2*

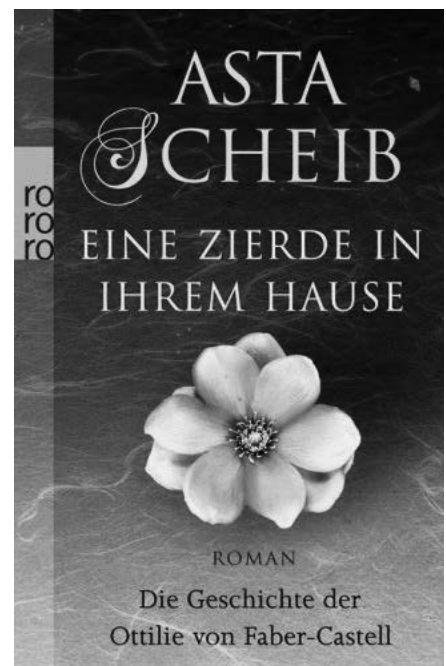
... und als weiteren möglichen Lesestoff möchte ich nach den Sommermonaten zum Beispiel die Bücher von Asta Scheib empfehlen. Ich habe schon von ihrem Buch über Giovanni Segantini berichtet und inzwischen ein neues über die Erbin der Bleistiftdynastie Faber, Otilie von Faber-Castell, gelesen, das mich in ähnlicher Weise wie das erstere begeisterte.

Scheibs Fähigkeit, ihre Protagonistin im Lichte der Betrachtung von ihr nahe Stehenden zu beschreiben und die Lebensverhältnisse einer ganzen Epoche in der Vita einer herausragenden Persönlichkeit herauszuschälen, sind meines Erachtens einmalig und immer lesenswert.

Asta Scheib: Eine Zierde in ihrem Hause. Die Geschichte der Otilie von Faber-Castell

München 2011

ISBN 978-3-499-22744-8



Alle, die den diesjährigen Refresher auf A340 gemacht haben, werden Kangerlussuaq kaum unmittelbar mit Stille in Verbindung bringen.

Andreas Fecker gelingt das nach einer Reise, die er vor einiger Zeit mit seiner Frau nach Grönland unternommen hat, ohne weiteres.

Entsprechend dem August-Weekende, das ich zum Schreiben dieser Zeilen verwende, beschreibt er die Relativität der Wahrnehmung von Lärm anhand von Techno- und anderem Musikgenuss.

Witzig ist sein Bericht von einem Aufenthalt auf Papeete, an dem er das Dröhnen von Düsentriebwerken zu hören meint, bis er merkt, dass es sich um das Rauschen der Brandung handelt. Darin kommt die Subjektivität des Erlebens von Geräuschen wunderbar zum Ausdruck. Wenn er allerdings mit Akribie die Dezibelstärken von verschiedenen Lärmemitteln aufzeichnet, fällt mir vor allem die gleiche Einstufung von Kettensägen und Laubbläsern, die noch lauter als der Start einer A320 in 450 Metern seitlicher Entfernung sein sollen, auf. Immerhin weiss ich jetzt, wieso ich mich von mich umzingelnden Hausabwarten herbstlich häufig übertrieben beschallt fühle. Dabei zwischen Nutz- und Störschall zu unterscheiden, ist für alle vom Lärm Betroffenen wohl kaum einsichtig.

Sehr schön zeigt Fecker auf, wie sich in der Frage des Fluglärms flugindustriefreundliche Gutachter und subjektiv lärmgeplagte Anwohner unverzüglich gegenüberstehen. Ein von ihm erwähnter «Nocebo-Effekt» (Gegen-

teil von Placebo, also nicht gefallend, sondern schädend) sorgt dafür, dass von Lärm Gestörte von immer leiseren Lärmimmissionen beträchtlich gestört werden. Dabei kann es durchaus zu nachweisbaren körperlichen und seelischen Schäden kommen.

In seinen speziell am Beispiel des Frankfurter Flughafens erläuterten Ausführungen über die Details von An- und Abflugverfahren, bleibt Fecker auch für mit der Materie nicht übertrieben vertraute Lesende verständlich.

Natürlich bringt er mich zum Schmunzeln, wenn er die Arbeitslast der Fluglotsen in der Rushhour mit der Vigilanz eines Rennfahrers auf dem Formel-1-Kurs in Monte Carlo vergleicht. Dass dabei nicht alle Arbeitskollegen von Herrn Fecker ihre Aufgabe gleich souverän erledigen, wie es die Elite der Autorennfahrer meistens tut, bleibe dahingestellt – es gibt ja in allen Berufsgattungen Begnadete und weniger Begnadete...

Interessant finde ich Feckers Vorschlag einer der Lärmempfindung analoge logarithmische Skala des Lärmzuschlags für Flugzeuge für die Bemessung der Landetarife. In diesem Zusammenhang zeigt er einen guten Überblick von der Entwicklung der Düsentriebwerke.

Ob sein Abdruck der Tirade eines Bundeswehrpiloten gegen die satte Reizbarkeit seiner Landsleute im Umgang mit Militärfluglärm viel Verständnis fördern wird, mag ich bezweifeln, seine Gedanken sind auf jeden Fall anregend und durchaus auch auf Schweizer Verhältnisse anwendbar.

Feckers Plädoyer für einen gemeinsamen Ansatz von allen Beteiligten in der Fluglärmfrage wird hoffentlich auf offene Ohren in Politik und Bürgerforen stossen und ist immerhin ein guter Grund, dieses Buch zu lesen.

Andreas Fecker: Fluglärm - Daten und Fakten

Erscheint voraussichtlich am 29.8.2012 im Motorbuch Verlag

ISBN: 978-3-613-03400-6

Zeitreise

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

Text: *Christoph Jordan*

... vor 70 Jahren

Leipheim, Deutschland, 18. Juli 1942: In Leipheim bei Ulm hob das erste Flugzeug der Geschichte, das ausschliesslich mit Düsentriebwerken motorisiert war, zum Testflug ab. Zuvor war die Maschine noch mit einer Art Hybridantrieb gestartet. Beim Start gab es ein Problem. Die Maschine wurde auf der Rollbahn immer schneller, wollte aber nicht abheben. Schuld war die Fahrwerkskonstruktion, die noch auf Propellerflugzeuge ausgerichtet war, mit jeweils einem Rad unter jeder Tragfläche und einem kleinen am Heck, sodass das Flugzeug mit der Nase nach oben zeigte. Dabei lag aber das Höhenleitwerk im Windschatten der Flügel und konnte nicht wirken. Deshalb konnte die Me 262 in ihrer neuen Form nicht starten. Der Pilot griff zu einem Trick: Er bremste kurz ab, die Nase ging nach unten, der Rumpf lag waagrecht, und die Maschine konnte abheben.

Die Ergebnisse sprengten alle Erwartungen. Mit 850 Kilometern pro Stunde war die Messerschmitt etwa 200 Stundenkilometer schneller als alle anderen Flugzeuge ihrer Zeit. In die Konstruktion flossen völlig unbekannte Neuerungen ein. So bekamen die Maschinen zuerst ein lenkbares Bugrad. Die Tragflächen waren leicht gepfeilt, um die schweren Triebwerke überhaupt tragen zu können, und verbesserten quasi als Nebeneffekt die Flugeigenschaften bei hohen Geschwindigkeiten. Automatische, ausfahrbare Vorflügel sorgen für eine Beherrschbarkeit des Flugzeugs auch bei geringen Geschwindigkeiten. Das Leitwerk wurde nicht mehr mit den üblichen Drahtzügen, sondern über Elektromotoren gesteuert.



Messerschmitt Me 262 V3 mit Heckrad.

... vor 60 Jahren

Hampshire, England, 6. September 1952: Bei der Farnborough International Airshow in Farnborough stürzte der erste Prototyp der Sea Vixen, eine De Havilland D.H.110, in die Zuschauermenge. Dabei starben inklusive der beiden Piloten John Derry und Tony Richards mindestens 30 Menschen. Der Showflug begann in einer

Höhe von 40 000 Fuss. Durch einen Sturzflug sollte auf über Mach eins beschleunigt werden. Den Zuschauern sollte ein Überschallknall demonstriert werden. Dieses Manöver klappte hervorragend. Erst danach hielt die rechte Flügelvorderkante den Belastungen nicht mehr stand und riss ab. Dadurch demontierten nacheinander der rechte sowie der linke Flügel und die beiden Triebwerke. Ein Triebwerk und die Reste der Zelle stürzten in die Zuschauer.



Part of the disintegrated D.H.110 hits the ground in an explosion of debris.

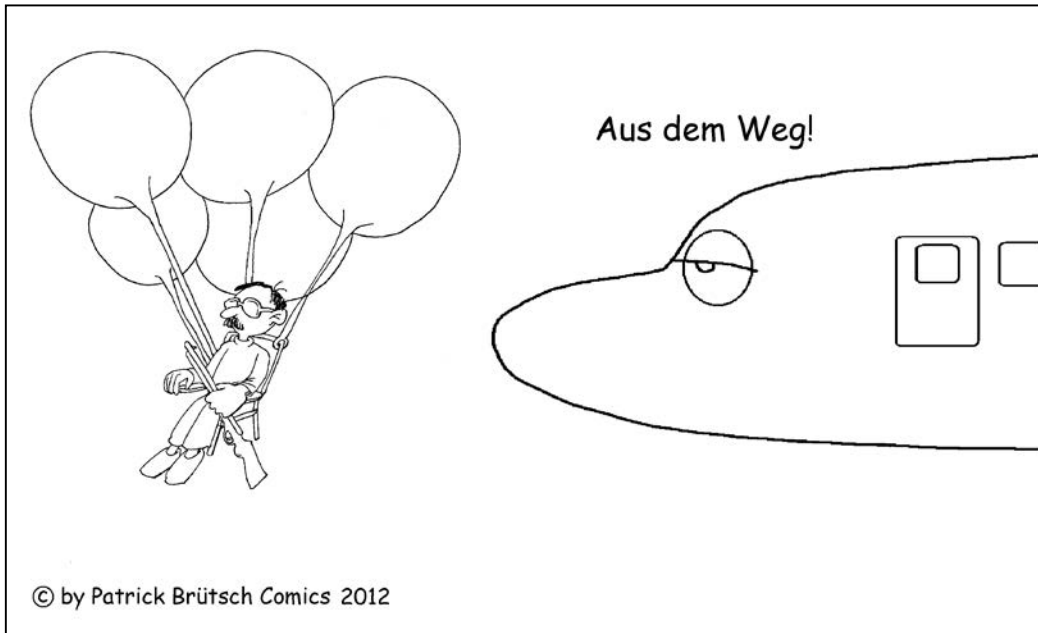
D.H.110-Crash in Farnborough.

... vor 50 Jahren

Nevada, USA, 17. Juli 1962: Robert M. White startete zu einem weiteren Testflug im X-15-Raketenflugzeug. Der Flug begann für die X-15 auf 45 000 Fuss Höhe. Das Mutterflugzeug, eine B-52, klinkte Major R. White aus. Im Gleitflug zündete er das Triebwerk. In 81 Sekunden verbrauchte das regelbare Thiokol-Einkammer-Flüssigkeits-Raketentriebwerk etwa 15 Tonnen Raketentreibstoff. Dieser Treibstoff bestand aus Ammoniak und flüssigem Sauerstoff sowie aus Wasserstoffperoxid zum Antrieb der Hochleistungsturbopumpen, die diesen Treibstoff in die Brennkammer pressten. White



X-15 und B-52.



danach verhaftete ihn die Los Angeles Police. Als er von einem Reporter nach seinen Beweggründen gefragt wurde, antwortete Walters nur: «Ein Mann kann nicht nur herumsitzen!»

... vor 10 Jahren

Überlingen, Deutschland, 1. Juli 2002: Eines der folgenschwersten Flugunfälle im deutschen Luftraum war der Zusammenstoß des DHL-Flugs 611 mit einer Maschine der Bashkirian-Airline bei Überlingen. Beide Flugzeuge waren auf der gleichen Höhe unterwegs, beide sanken, um eine Kollision zu vermeiden.

erreichte mit der X-15 eine Rekordhöhe von 314 750 Fuss (96 km). Während des Wiedereintritts in die Atmosphäre sah er Unerklärliches. Er berichtete, ein UFO gesehen zu haben: «Ich habe keine Ahnung, was das gewesen sein soll. Das Objekt war gräulich und etwa 30 bis 40 Fuss entfernt.»

... vor 30 Jahren

Long Beach, Kalifornien, USA, 2. Juli 1982: Einer der bekanntesten Trucker war ein Mann namens Lawrence Richard Walters, ein bescheidener Fahrer aus Kalifornien. Dennoch wurde er 1982 eine kleine Berühmtheit. Er träumte immer vom Fliegen, wurde aber von der US Air Force wegen seiner schlechten Augen abgelehnt. So entstand sein abenteuerlicher Plan. Er beschloss, 45 Wetterballons zu kaufen, sie mit Helium zu füllen und an einem Gartenstuhl zu befestigen. Im Vorgarten des Hauses seiner Freundin in San Pedro begann er mit dem Zusammenbau. Die Ballone wurden an einer robusten Verandabank befestigt und mit Helium gefüllt. Er nahm neben einem Luftgewehr auch einen Fallschirm, CB-Funk, Sandwiches, Getränke und eine Kamera mit. Er schnallte sich auf dem Stuhl fest, und seine Lebensgefährtin kappte die Leinen, die an seinem Jeep befestigt waren. Ab diesem Punkt verlief manches allerdings anders als geplant. Er hatte ursprünglich erwartet, etwa 100 Fuss aufzusteigen, aber sein Gefährt stieg schnell auf 16 000 Fuss (etwa 4900 Meter). Während der instabilen Fahrt traute er sich nicht, einige Ballone zu zerschneiden, um nicht abzukippen. Winde trieben ihn über Long Beach hinweg und schliesslich in den Anflugkorridor des Airports Long Beach. Nach einem ungefähr 20 Kilometer langen und 45 Minuten dauernden Flug zerschoss er die Ballone und landete in einer Hochspannungsleitung. Kurz

Der Luftraum wurde von der Schweizer Flugsicherung kontrolliert. Die Besatzung der russischen Tupolew erhielt dabei widersprüchliche Angaben – einerseits vom TCAS an Bord, das empfahl, zu steigen, und andererseits vom Lotsen, der die Anweisung gab, zu sinken. Die offizielle Darstellung der Flugunfalluntersuchung gibt den kurzen Wortwechsel zwischen Captain und First Officer wieder. Captain: «Es [TCAS] sagt «steigen!»» – First Officer: «Er [Lotse] schickt uns runter!»

Der Flugzeugführer entschied sich, den Anweisungen des Lotsen zu folgen. Das Unglück nahm seinen Lauf. Um 23:35:32 Uhr kollidierten die Flugzeuge in einer Höhe von etwa 10 630 Metern. Die Tupolew zerbrach in vier Teile. Ihre Trümmer wurden über eine Länge von zwei Kilometern verstreut. Die Trümmer der Boeing stürzten acht Kilometer weiter nördlich in Waldgebiete. Alle 71 Menschen an Bord der beiden Maschinen starben. 49 davon waren Kinder. ●



Leitwerk der russischen Tupolew.

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

SkyWork Airlines aus Bern blickt auf vier erfolgreiche erste Monate 2012 zurück. Im ersten Drittel des Jahres verzeichnete die Airline weiterhin stark wachsende Passagierzahlen. Von Januar bis April 2012 sind 45 054 Fluggäste mit SkyWork Airlines gereist, fast viermal mehr als in der gleichen Zeitperiode des letzten Jahres. Besonders beliebt sind London, Berlin und Hamburg. Mit 25 Destinationen im Sommerflugplan liegt der Anteil der Linienflüge am Gesamtangebot ab Bern inzwischen bei 90 Prozent. Dennoch scheint die Gesellschaft ihre Flottenpolitik zu überdenken. Bereits seit Februar sind die drei Bombardier DHC-8Q-400 der Airlines zur Weitervermittlung ausgeschrieben. Unbestätigten Meldungen zufolge plant die SkyWork, die 72-plätzigige Q-400 durch kleinere, rund 50-plätzigige Turboprop-Flugzeuge zu ersetzen, wobei aller Voraussicht nach die DHC-8Q-300 ein Wunschkandidat der Airline sein dürfte.



Ein DHC-8Q-400 der SkyWork in Bern.

In Genf laufen Planungen für die Lancierung einer neuen Fluggesellschaft unter dem Namen **Fly A**. Erste Meldungen zur Flottenplanung sprechen von bis zu drei A330-Langstreckenjets, die Fly A ab Mitte 2013 auf Low-Cost-Flügen über den Atlantik in Betrieb nehmen möchte. Durchführen möchte Fly A diese Flüge aber nicht ab Genf, sondern einerseits zwischen Paris und London und andererseits zwischen Boston, Montreal, New York und Miami. Hinter dem Unternehmen steht mit Julian Cook der Gründer und ehemalige Geschäftsführer der Baboo, die sich nach dem Verkauf der operativen Unternehmensteile an Darwin Airline in Liquidation befindet. Die Erfolgchancen des Projekts werden von Experten jedoch als eher gering eingeschätzt, unter anderem mit Verweis auf die gescheiterten Versuche der Air Asia X mit der London-Strecke oder die immer wieder hinausgezögerten Plänen der Ryanair, in das Nordatlantik-Geschäft einzusteigen.

Pilatus annonce la signature d'un contrat longtemps attendu, portant sur la livraison de 75 avions-école PC-7 Mk II à l'armée de l'air indienne. La commande passée par l'Inde, d'un montant de 500 millions de francs, est la plus grosse jamais enregistrée par Pilatus. Les nouveaux PC-7 remplaceront les appareils d'entraînement de base HPT-32, construits en Inde par HAL (Hindus-

tan Aeronautics Limited), et qui ont causé la mort de 32 pilotes avant que l'armée de l'air indienne décide de leur immobilisation en juillet 2009. Le PC-7 s'est imposé lors d'une procédure d'évaluation, face au KT-1 coréen ainsi qu'au T-6C américain. L'Arabie Saoudite s'est aussi décidée à acheter 55 PC-21, afin de remplacer les PC-9 lui ayant été livrés à partir de 1986. Jusqu'à aujourd'hui, le PC-21 est utilisé en Suisse (8 exemplaires), à Singapour (19) et dans les Emirats Arabes Unis (25). Les premiers appareils seront livrés à l'Arabie Saoudite à partir de 2014, et serviront à former les futurs pilotes d'Eurofighter et de F-15. Ces deux commandes assurent une occupation à pleine capacité pour l'usine aéronautique de Stans jusqu'en 2015.

Im Bereich VIP/Ad-hoc-Flüge wurde **Helvetic Airways** mit dem Pro Sky Aviation Excellence Award 2012 ausgezeichnet. Das Projekt «Ostalgie-Flug nach Rostock», das für Kuoni ausgeführt werden durfte, wurde von über 100 Vertretern von Fluglinien und Dienstleistern während der Airliners Conference in Köln in die Top 3 gewählt. Als Kriterien für die Prämierung zählen unter anderem das Thema des Events sowie die Umsetzung im Inflight-Bereich. Beigetragen zum Erfolg haben das exklusive Catering inklusive Club-Cola und Halloren-Kugeln, die originellen Bordansagen sowie die Bekleidung der Kabinenbesatzung.

World News ...

Qantas Airways and **Airbus** engineers faced both technical and logistical challenges in restoring its first A380 back to virtually brand-new condition after the aircraft's uncontained engine failure in November 2010. The aircraft suffered the mid-air failure after take-off from Singapore. Repairs were completed almost 18 months after the incident and the aircraft returned to Sydney. Airbus says it undertook a damage assessment as soon as it was granted access by the authorities. This first stage took six weeks, during which a decision was made that the aircraft would be repaired instead of written off. It was then determined that the aircraft could not be temporarily repaired and returned to a home base or maintenance centre because of the complexity of the project, and because the repair and testing required would have taken just as long as the complete rebuilding work. Airbus provided a repair proposal in February 2011. A contract was signed with SIA Engineering for hangar access, the A380 hangar at Singapore Changi airport, for the stress-jacking phase, and subsequently for the Number 1 Boeing 747 Hangar for the third phase of the project for completion activities. The aircraft had to get back in factory conditions and then stress-jacked, in order to be at a zero-g state to remove any undue stress during the repairs. The fuselage's glare material and metal panels were repaired by blending where impact had occurred, and the electrical wiring system for the port wing was completely replaced. A section of the top skin was removed and a specific repair plate machined and installed. Airbus performed a three-dimensional laser-scanning so that the upper wing geometry was maintained throughout the repair. About 70 000 production man-hours were used for the repairs.



The Qantas A380 just after the uncontained engine failure.

Airbus estimates that a new wider-seat design in its A320 family, designed for physically larger passengers, could generate \$3 million in additional revenue over a 15-year period. The airframer has developed an interior configuration, which features asymmetric seating each side of the aisle. Each group of three seats includes one of a 51 cm (20 in) width adjacent to the aisle, alongside two regular seats in the centre and the window position of 43 cm (17 in). The airframer believes that a single-class A320 layout with 57 wider seats, 20 per cent of which are sold at a modest premium, will bring some \$3 million over 15 years. Airbus claims that increasing the aisle seat width by three inches will not intrude on the comfort of other passengers.

When Chinese engineers began full-scale development of the **ARJ21** regional jet in 2002, they must have doubted that they would meet the remarkably tight schedule to deliver the first unit in 2006. But it is unlikely that they imagined they would still be developing the aircraft eleven years later. Chinese manufacturer **Comac** has set June 2013 as its new target for achieving ARJ21 certification. Comac has hoped 200 hours of flight tests by the certification agency would be enough, but the agencies, including the FAA, have increased the number of hours to 1000 because they do not want to rely on data accumulated by the inexperienced manufacturer before it handed the aircraft over to them. The first ARJ21 prototype flew in 2008, but the regional jet has made slow progress since then. The biggest manufacturing problem has been late delivery of structures from Avic Aircraft, which Comac faults for poor management. For example, the ARJ21 with the serial number 105, in assembly a year ago, was held up by the non-delivery of its centre wing box from the Avic Aircraft plant at Xian. It is the fifth flyable airframe. The ARJ21 is based on the McDonnell Douglas MD-82, which the same factory built in the 1980s and 1990s. But no parts are exactly the same.



The Chinese Comac ARJ21.

Crash News ...

Japanese investigators have confirmed that the thrust reversers on a **Japan Airlines Boeing 777-200** had already deployed before it suffered a tail-strike while landing at Tokyo Haneda and executed a go-around. The aircraft was on the ground for 25 seconds and the tail strike occurred 7 seconds after main-gear touchdown. The aircraft sustained an 11 meters scratch on its underside aft fuselage and distortion of the lower part of the rear pressure bulkhead. The aircraft touched down normally, the throttles were retarded and the autobrake activated. Four seconds after runway contact both thrust reversers deployed and the aircraft started pitching up to 10.9 degrees at the initial point of the tail-strike, and later pitched up to 13.5 degrees before becoming airborne again. Engine thrust had fallen to about 30 per cent of N1 when the tail-strike occurred and about three seconds after the impact, the thrust was increased, the thrust reversers stowed and the B-777 took-off again.

An **Air Berlin Airbus 330-200** performing a flight from Palma de Mallorca to Munich was on approach to Munich when, about 15 minutes prior landing, the crew declared PAN PAN reporting they were fatigued and needed to perform an automatic landing. The airport needed to protect the ILS category III zones and the aircraft continued for a safe landing on runway 26L. The German Luftfahrtbundesamt confirmed the incident and reported they are investigating the occurrence.

Uganda's Ministry of Transport concluded their report about the crash of an **Aerolift Ilyushin Il-76** registered S9-SAB (Sao Tome and Principe) which impacted Lake Victoria after take-off from Entebbe. The flight was ope-



S9-SAB, Aerolift Il-76 under «maintenance» in Entebbe just before the crash.

rating a flight for the AMISOM (African Union Mission to Somalia) and was loaded with tents and water purification equipment. The commission stated that according to aircraft documentation the aircraft reached its end of life by 1998. There is no evidence that the aircraft underwent maintenance since then. The airplane had already returned to Entebbe few months earlier after two of its engine lost power after take-off. The two engines were replaced and the aircraft departed Entebbe two weeks later but had another engine failure in Johannesburg one month later. According to documentation all four engines had also exceeded their end of life. The commission further stated that the four crew members had little or no sleep the night before departure, having been engaged in social activities the previous evening until late night before departing for the airport at 3 am. The navigator was in possession of a fake license, originally issued to another person.

Short News ...

Delta Air Lines erwirbt noch sechs MD-90 von der Uni Air aus Taiwan. Bereits ohne diese Maschinen baute Delta die MD-90-Flotte auf 65 Maschinen durch die Übernahme der ganzen Flotten von China Eastern, China Southern, SAS/Blue 1, Hello und JAL aus. Aktuell sind 37 im Einsatz. Die MD-90-Flotte der Saudia Arabian, die bereits komplett ausgemustert in der Wüste des Landes steht, ist für Delta nicht von Interesse, da diese Maschinen ein anderes Cockpit-Layout haben.

Global Aviation Holdings, die Mutter der **World Airways** und der **North American Airlines**, beantragte Gläubigerschutz nach Chapter 11. Der Flugbetrieb der beiden Töchter geht in reduziertem Umfang weiter. Beide Airlines waren stark in Truppencharter engagiert und leiden momentan darunter, dass die USA ihr militärisches Engagement in Afghanistan sowie im Irak zurückfahren. Von den 30 Flugzeugen der beiden Airlines werden mindestens 16 an die Leasinggeber retourniert (zwei B747-400, neun MD-11 und fünf B-757). Global Aviation Holdings gehört der Investmentfirma Matlin-Patterson, die in der Vergangenheit schon ATA Airlines, Arrow Air und VarigLog an die Wand gefahren hat.

Die bisher in **Turkmenistan** als Regierungsmaschine vorhandene B-767-300ER geht demnächst nach **Belarus** als VIP-Jet für Herrn Lukaschenko. Er begnügte sich bisher mit einer B-737-800. Die Turkmenen haben auf B-777-200LR aufgerüstet. Und in **Uzbekistan** ist von fast jedem Typ eine Maschine für die Regierung reserviert: B-767, B-757, A320 und RJ85.

Cimber Sterling stellte am 3. Mai Insolvenzantrag und beendete den Betrieb. Die bereits 1950 gegründete Airline aus Dänemark betrieb zuletzt neun Canadair CRJ200, acht ATR-42/72 und fünf Boeing 737-700. Seit einigen Monaten gehörte Cimber Sterling zum Firmenkonsortium eines ukrainischen Millionärs.

Die **Lufthansa** übernahm im April ihre erste Boeing 747-8I, die Anfang Juni in den Einsatz gegangen ist. Als erster Zielort wurde Washington ausgewählt, gefolgt von Delhi. Es gibt auch Planspiele zur Zusammenlegung von Germanwings und der «LH Kont»-Operationen ausserhalb der Frankfurt- und München-Hubs. Die neue Firma, Projektname angeblich «direct 4 you», soll ausschliesslich A319/320/321 betreiben. Die B-737 werden bis 2016 ausgemustert. Frühestmöglich sollen alle 70-Sitzer weggehen, sprich die CRJ700 und Dash 8 bei LH Regional. ●

Eintritte

Eintritte seit der letzten «Rundschau»-Ausgabe

- André Amhof
- Marcel Bazlen
- Manuel Behrens
- Benjamin Brand
- Janos Fazekas
- Sebastian Grünewald
- Hubertus Kautzmann
- Sebastian Klink
- Tanja Kündig
- Leopold Mager
- Thomas Pöttinger
- Martin Rellstab
- Andreas Rutsch
- Marco Schröder
- Gerrit Stamm
- Cornelia Stosch
- Tobias Wenk
- Sebastian Wötzke

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Austritt

Roland Steiner



Eintritt: 1.7.1987
Austritt: 30.6.2012

Total Flugstunden: 9500

Karriere:
F/O: MD-80, A310
Captain: A320

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Nach meiner RAV-Phase, die ich für den Aufbau und die dreimalige Durchführung des Bachelor-Studiengangs Aviatik an der ZHAW in Winterthur nutzte, habe ich mich mit 55 Jahren nach bestandener Probezeit beim BAZL entschieden, das Cockpit bei der Swiss endgültig zu verlassen. Auf allen Stufen war die Zusammenarbeit bei der Swissair und der Swiss höchst erfreulich, und auf die vielen Flüge und die verschiedenen Projekte im Bereich Training schaue ich gerne zurück. Für die Zukunft wünsche ich Euch maximalen Erfolg und einen unfallfreien Flugbetrieb.

Mit bestem Dank und Grüssen, Roland

Pensionierung

Jan Berger



Eintritt: 3.11.1975
Pensionierung: 30.6.2012

Total Flugstunden: 18 365

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

Suppe, Salat und ein üppiger Hauptgang sind gegessen – es waren unbeschreiblich schöne 37 Jahre in der Fliegerei – auch daneben. Nun beginnt das Dessert meines Lebens, zusammen mit meiner Frau Liz. Euch allen, die mich auf unzähligen Rotationen begleitet haben, gehört eine Ecke in meinem Herzen.

Tschau zäme, Jan

Thomas Kasapidis



Eintritt: 1.4.1982
Pensionierung: 30.4.2012

Total Flugstunden: 14 500

Karriere:
F/E: DC-10
F/O: MD-80, A310
CMD: A320

Nach 31 Jahren luftiger Höhe und einer Gewichtszunahme von 10 kg (333 Gramm/Jahr) ist auch meine Zeit gekommen, Abschied zu nehmen. Vielen Dank an alle, die mich in den vielen Jahren unterstützt haben, damit das Flugzeug immer sicher am Gate ankam. Besonderer Dank gebührt allen meinen Besatzungsmitgliedern, die mich je begleitet und stets unterstützt haben. Die vielen interessanten Begegnungen, Diskussionen und gemeinsamen Erlebnisse, die die Fliegerei noch ausmachen, haben mein Leben sehr bereichert und geprägt.

Many happy landings, Euer Thomas

Peter Remund



Eintritt: 1.1.1982
Pensionierung: 30.6.2012

Total Flugstunden: Genug für die Pensionierung ...

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

Nun werde ich zum zweiten Mal und definitiv pensioniert. Mein vermeintlicher Letztflug im November 2010 wurde bereits drei Monate später wieder aufgehoben. Ich erlebte nochmals während 16 Monaten herrliche Einsätze, genoss diese Zeit und bin nun dankbar, meine Cockpit-Arbeit beenden zu können. Ein neuer, spannender Abschnitt ausserhalb des Fliegerlebens erwartet mich – ich freue mich riesig! Ich wünsche Euch allen viel Glück für die Zukunft und «many happy landings».

Herzliche Grüsse, Peter

AEROPERS am Nightstop-Event 2012

Am 21. September findet unser diesjähriger Event im «Runway 34» in Glattbrugg statt. Von 19 bis 5 Uhr morgens wird wieder beisammengesessen, diskutiert, gegessen, genossen und getanzt! Wir freuen uns riesig auf einen gemütlichen Abend mit gutem Essen, Indoor- und Outdoor-Bars, Live-Acts, DJs und vielem mehr.

Exklusiver Event für Mitglieder der Fliegerfamilie

Die Idee zur Nightstop entstand im Jahr 2008, nachdem fünf Piloten nach Anstellungen bei Fremd-Airlines zur Swiss beziehungsweise zur Edelweiss Air zurückgekehrt waren. Was in Ländern wie Österreich, Deutschland und England schon gang und gäbe war, sollte auch in der Schweiz aufgegriffen werden: Ein exklusiver Event für Mitarbeiter verschiedenster Airlines und Airline-nahen Betrieben, der nicht nur die Möglichkeit für ein Wiedersehen in gemütlichem Rahmen, sondern auch für einen aktiven Austausch und das Knüpfen neuer Kontakte bietet. Die wage Vision nahm nach und nach ein konkretes Bild an, kurzerhand wurde der Verein Nightstop gegründet und der erste Event in der Wingsbar in Zürich lanciert.

Impressionen aus den letzten Jahren

Aus einer einmaligen Party mit 450 Gästen in kleinem Rahmen wurde ein wiederkehrender Event, der letztes Jahr rund 1300 Gäste ins «Runway 34» lockte. Nebst Mitarbeitern von Swiss, Edelweiss Air und des Flughafens besuchten uns unter anderem auch Angestellte von Belair/Air Berlin, Lufthansa, Austrian Airlines, Emirates, Qatar Airways, Helvetic, Rega, SR-Technics und Skyguide. Wir freuen uns auch dieses Jahr wieder auf viele tolle Gäste aus der ganzen Welt.

AEROPERS seit den Anfängen mit dabei

Bei dieser Gelegenheit möchten wir unserem treuen Sponsor AEROPERS nicht nur für die vertrauensvolle Unterstützung seit dem ersten Event danken, sondern freuen uns auch, dass die AEROPERS wieder mit einer eigenen Bar im «Runway 34» vertreten ist.

Gediegener Apéro und Clubbing bis zur ersten Landung

Auch dieses Jahr sind wir wieder darum besorgt, für jeden Geschmack etwas präsentieren zu können. «Fingerlos & Friends» werden Euch mit jazzigen Klängen während des gediegenen Apéros begleiten. Die Köche des «Runway 34» verwöhnen Euch mit kulinarischen Köstlichkeiten. «G-Sax featuring Dany Snyder» sorgen für ein loungiges Ambiente. Für alle Tanzlustigen stehen ab Mitternacht unsere zwei etablierten DJs D-Luxe und Urs Diethelm an den Plattentellern. Dann heisst es Clubbing bis night ban ends! Damit ihr sorglos feiern könnt, steht Euch unser bewährter Limousinenservice gratis zur Verfügung.

Grosse Nachfrage – begrenzte Anzahl Tickets

Da der letztjährige Event restlos ausverkauft war, empfehlen wir allen Gästen eine Reservation auf www.nightstop.ch. Dies garantiert Euch den Eintritt bis 22 Uhr. Der Einlass ist nur mit Badge möglich, jeder Gast darf eine Begleitperson mitbringen. Ein Besuch auf unserer Website oder auf Facebook lohnt sich dieses Jahr gleich doppelt: Wir halten Euch nicht nur mit weiteren Details über das Programm auf dem Laufenden, sondern verlosen auch exklusive VIP-Tickets.

*Wir freuen uns auf Euch – come and join us!
Euer Nightstop-Team*



PARTY FROM AIRLINERS FOR AIRLINERS
21. September 2012
Runway 34
Rohrholzstrasse 67, 8152 Glattbrugg
www.nightstop.ch

Religionsfragen

Text: Peter Tilly



Meine Beiträge in diesem Heft waren etwas Paragrafen-lastig. Bleiben wir doch dabei und zitieren unsere Bundesverfassung, Art. 15:

«Die Glaubens- und Gewissensfreiheit ist gewährleistet. Jede Person hat das Recht, ihre Religion und ihre weltanschauliche Überzeugung frei zu wählen und allein oder in Gemeinschaft mit anderen zu bekennen. Jede Person hat das Recht, einer Religionsgemeinschaft beizutreten oder anzugehören und religiösem Unterricht zu folgen. Niemand darf gezwungen werden, einer Religionsgemeinschaft beizutreten oder anzugehören, eine religiöse Handlung vorzunehmen oder religiösem Unterricht zu folgen.»

Konkret bedeutet dieser wichtige Artikel, dass ich glauben darf, was ich will, solange ich keine Minarette baue oder das falsche Betriebssystem benutze. Als ich im zarten Alter von 15 Jahren an einem Familienfest meine erste Freundin mit feurigen Wangen vorstellte, begann unter den Verwandten eine Diskussion über Verhütung, Teenagerliebe und die ersten erotischen Erlebnisse meiner Onkel und Tanten. Die Gespräche wären endlos so weitergegangen, hätte meine Grossmutter nicht *die* Frage gestellt, die sie bei solchen Gelegenheiten immer stellte: «Ist sie katholisch?» Nachdem ich dies mit gutem Gewissen verneint hatte, war mein weiblicher Gast in der Runde willkommen, und die Grossmutter fragte tatsächlich nach ihrem Vornamen.

Soviel zum Thema Religionsfreiheit! In der Swiss geht es heutzutage ganz ähnlich zu und her. Bis die Frage nach dem Betriebssystem beantwortet wurde, kann kein vernünftiges Gespräch geführt werden. Diese Zeilen wurden auf einem Apple-Gerät geschrieben. Apple steht in der Religionsskala auf der Stufe der Freikirchen. Statt Fischen kleben wir Äpfel auf den Crewbag und erfreuen uns an den Gesängen und den Präsentationen unserer grossen Führer. Wir leisten einen freiwilligen Obolus in Form von überteuerter Hardware und kaufen die Spassware in speziellen Shops, wo nur Jünger Zugang haben. Warum tun wir uns das an? Ist es das Verlangen nach Halt in dieser wirren Zeit? Sind es Sehnsüchte nach überirdischen Eingebungen? Nein, die Antwort ist ganz einfach: Wir wollen etwas, das funktioniert.

Das Gegenteil ist Windows. Windows funktioniert wie ein Ashram in Indien. Alle sind willkommen, jedermann wird geschätzt. Der Genpool wird so lange

ausgetauscht, bis sich alle mit dem gleichen Virus angesteckt haben. Selbst der Tag vor einem Windows-Computer beginnt wie der Tag in einem indischen Ashram. Das Kreislein auf dem Bildschirm dreht sich langsam und der Betrachter dahinter meditiert – und zwar eine gefühlte Ewigkeit.

Nach dem Meditieren und vor dem Arbeitsbeginn werden die Aufgaben im Ashram neu verteilt. Dies geschieht bei Windows in der Regel mit einem Update. Doch dieses Update wird einem nicht wie bei Apple von der Obrigkeit aufgezwungen, nein, es wird basisdemokratisch darüber debattiert, ob man die neuen

Regeln wirklich annehmen will: «Sind sie sicher, dass Sie diesen Update installieren möchten?»; «Falls ja, sind Sie sich bewusst, dass dieser Update ihren Computer nachhaltig verändern könnte?» und «Ihr Computer wird nachher nicht mehr der Gleiche sein!». Das erinnert ein wenig an die Diskussionen der Grünen in den 70ern. Nicht wirklich eine lohnende Alternative... Dann schon lieber die Freikirchen.

Betritt man einen Applestore, fühlt man sich ein wenig wie an einer Tupperware-Party von langhaarigen Nerds. Alle sind nett, alle wollen nur Gutes, und alle wollen einem etwas andrehen. Kunde und Verkäufer über-

treffen sich mit Superlativen und loben Eigenschaften am Gerät, die bis anhin niemandem bekannt waren. Kennst Du dieses App oder diesen Knopf? Hast Du schon oder willst Du noch? Schon gehört, dass...? Und so weiter. Das hat mit Spass und Leidenschaft zu tun, die aber ganz schön Kohle kosten kann.

Windows ist keine Leidenschaft, sondern es schafft Leiden. Nur wer leidet, ist der Erleuchtung nahe. Der dabei empfundene Schmerz ist die Schwäche, die den Körper verlässt. Nach der Installation fühlt man sich wie ein Yogi nach vier Stunden Schneidersitz. Nicht, dass danach alles funktioniert, aber man fühlt sich leer, ausgepumpt und dem Medium ganz nahe. Der Ashram «Windows» bringt dem Yogi bei, dass im ganz Simplen das Glück des Lebens liegt. Brot statt Steak, Wasser statt Wein, Grau-hellblau statt Retina. Im Herbst wechselte ich zwangsweise von der Freikirche in den Ashram. Ich verabschiedete mich vom Retina-Display und werde die Tupperware-Partys vermissen. Ich werde basisdemokratisch Updates installieren und mich ab und zu zwischen den Beinen kratzen, weil ich einen Windows-Käfer aufgelesen habe. Ich lerne das Meditieren und das stundenlange Hocken im Schneidersitz. Ich tue Busse und nehme die mir auferlegte Strafe in Form eines CTRL-ALT-DEL-Computers an.

Ade, du heile Apfel-Welt. Ich gehe in den Lifebook-Ashram!



Der Apfel als Religionssymbol.

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Hans Rudolf Leutwiler 14.7.1927 – 14.5.2012
Captain DC-10, pensioniert am 31.7.1985 (Nichtmitglied)

Max Albert Süss 21.2.1925 – 15.5.2012
Bordtechniker DC-8, pensioniert am 28.2.1983 (Nichtmitglied)

Werner Keller 1.9.1925 – 20.5.2012
Captain DC-10, pensioniert am 30.9.1980 (Nichtmitglied)

Erwin Mehri 14.3.1929 – 22.5.2012
Bordtechniker DC-10, pensioniert am 31.3.1986

Heinrich Kammer 19.4.1921 – 11.6.2012
Navigator, pensioniert am 30.4.1976

Christian Roffler 19.9.1921 – 26.6.2012
Captain DC-8, pensioniert am 30.9.1976 (Nichtmitglied)

Bernd Paul 5.10.1941 – 9.7.2012
Captain MD-11, pensioniert am 31.12.1999

Gilbert Schlup 13.4.1941 – 16.8.2012
Captain MD-11, pensioniert am 31.12.1996

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen

23. - 28.9.2012

22. - 26.10.2012

26. - 30.11.2012

Diverses

inkl. Strategieseminar mit Spezialisten

Pensionierten-Stamm

25.9.2012

30.10.12

27.11.2012

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
rundschau@aeropers.ch

Druck

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

Format

A4 - 210 x 297 mm
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: 1200 aktive Pilotinnen und Piloten, 1000 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen, Behörden, Medien usw.

Erscheinungsweise

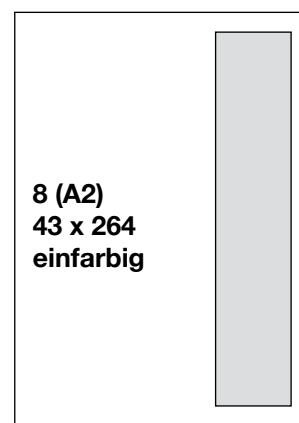
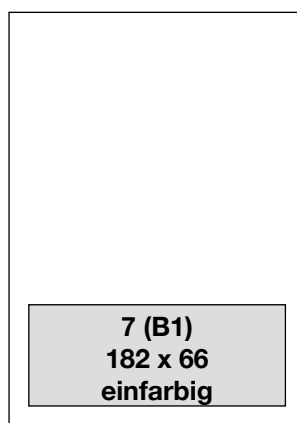
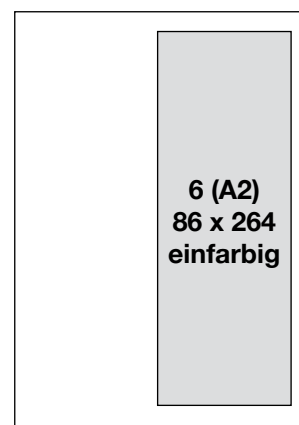
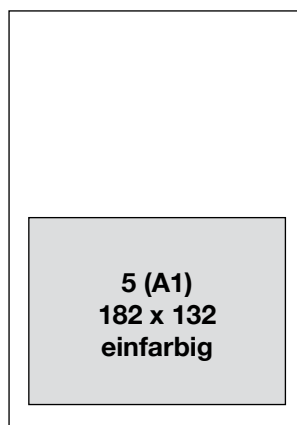
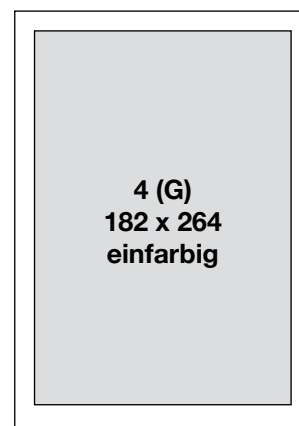
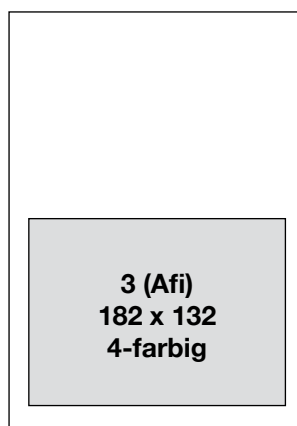
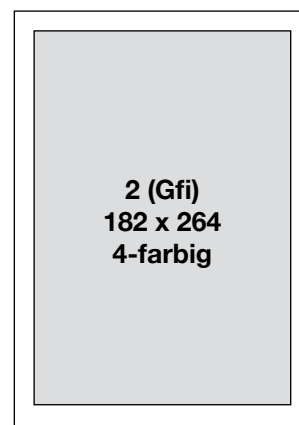
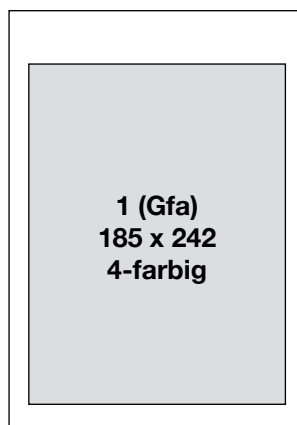
Viermal im Jahr (März, Mai, September, November)

Annahmeschluss Inserate 2012/2013

4/2012 16. November 2012
1/2013 15. Februar 2013
2/2013 15. Mai 2013
3/2013 16. August 2013
4/2013 15. November 2013

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

Gestaltung und Technik bei Menschenfotos



In der letzten Folge haben wir uns der Frage gewidmet, wie wir uns mit der Kamera gegenüber fremden Menschen verhalten sollten. Dieses Mal möchte ich ein paar gestalterische und technische Aspekte erwähnen, die wesentlich zum Gelingen von guten Menschenfotos beitragen können.

Text: *Dominique Wirz*

Hat man eine Person vor sich, die für ein Foto eingewilligt hat, so muss es schnell gehen. Denn je weniger man die Person kennt oder vorher Zeit hatte, um Vertrauen aufzubauen, desto schneller kommt auch Ungeduld auf. Die Handgriffe müssen sitzen, die Chance muss genutzt werden. Besser dran ist der Fotograf, der schon vorher die fotografischen Möglichkeiten ausgelotet hat: Wo sind geeignete Hintergründe, wie steht es um das Licht und die Beleuchtung, welchen Ausschnitt will ich fotografieren, muss ein Blitz eingesetzt werden, was für eine Gestik wäre passend? Damit Sie die Chance für ein gutes Foto nutzen können, habe ich im Folgenden ein paar Tipps zusammengestellt.

Ausschnitt

Ein Porträt ist ein Foto einer oder mehrerer Personen. Im Zentrum steht dabei die Persönlichkeit der porträtierten Person, die möglichst treffend zum Ausdruck gebracht werden soll. Daher zeigt das Porträt wegen der Bedeutung der menschlichen Mimik in der Regel das Gesicht der Person, jedoch nicht zwingend. Probieren Sie auch mal, die ganze Person und deren charakteristische Umgebung mit einzubeziehen. Vermeiden Sie aber, die Füße knapp abzuschneiden. Wenn Sie nicht die ganze Person draufhaben wollen, fotografieren Sie den Oberkörper bis zum Schritt oder zur Taille unter Einbeziehung der angewinkelten Arme mit den Händen. Soll der Ausschnitt noch enger sein, nehmen Sie nur die Schultern mit den Armabschnitten drauf oder gar nur die Schulteransätze. Das klassische Kopfbild stellt schliesslich nur den Kopf mit Hals dar.

Die Geschichte um eine Person

Gesichter sind interessant. Aber oft will man ja eine Geschichte über einen Menschen erzählen. Dazu gehören Fotos von seiner Umgebung. Setzen Sie Weitwinkel ein und versuchen Sie den Menschen in seiner Umgebung zu fotografieren. Oder abstrahieren Sie auf das Wesentliche und kondensieren Sie die Bildaussage auf ein Detail (verrunzelte Hände, abgelatschte Schuhe, Schmuck am Ohr, Haarschmuck, den Schlüssel an der Halskette, die alte Bibel auf dem Nachttisch). Solche Attribute erzählen viel über den entsprechenden Menschen und wirken durch eine grossformatige Darstellung. Erst wenn Sie Übersichten, Porträts und Details fotografiert haben, können Sie eine wirklich gute und abwechslungsreiche Geschichte mit ihren Bildern erzählen.

Technik

Bei Gruppenfotos oder Einzelpersonen bis etwa zum Hüftbild eignet sich der Einsatz von leichten Weitwinkelobjektiven. Vermeiden Sie zu extreme Brennweiten,

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!

- **Reisefotografie** – für Anfänger und Fortgeschrittene: Samstag und/oder Sonntag 15./16. September bzw. 1./2. Dezember 2012, Winterthur.
- **Airport live** – für Flugzeug-Fans: Sonntag 4. November 2012, Flughafen Zürich.
- **Blitzfotografie** – für clevere und helle Köpfe: Samstag oder Sonntag, Winterthur; jetzt vormerken!
- **Kreative Bildgestaltung** – auf zu neuen Horizonten: Samstag oder Sonntag, Winterthur; jetzt vormerken!

Weitere Termine sowie Infos, Anmeldung und Vormerkung auf fotowerkstatt-kreativ.ch. Hier können Sie auch unseren kostenlosen Newsletter mit interessanten Fototipps abonnieren! Sobald genügend Vormerkungen eingehen, werden auch für die neuen Kurse Termine festgelegt.

da sonst die Personen und die Gesichter der Personen am Rande verzeichnet dargestellt werden. Der Vorteil der Weitwinkelobjektive ist der Einbezug der Umgebung durch die grössere Schärfentiefe. Möchten Sie das Gewicht mehr auf das Gesicht einer Person legen, empfehlen sich leichte bis mittlere Teleobjektive. Damit können Sie den Menschen «nah» porträtieren, ohne ihm zu sehr auf die Pelle zu rücken. Ein besonders schöner Effekt dieser Brennweiten lässt sich gerade bei Porträts gut nutzen – die geringe Schärfentiefe. Öffnen Sie also die Blende, damit der Hintergrund unscharf erscheint und so nicht vom Gesicht ablenkt. Achten Sie bewusst auf den Hintergrund, denn häufig konzentriert man sich zu stark auf die Person und vergisst dabei, dem Hintergrund Beachtung zu schenken. Dabei können unruhige Strukturen, ein noch erkennbarer Gegenstand oder ein Licht- beziehungsweise Farbfleck das gesamte Bild zerstören. Manchmal reicht ein Schritt zur Seite, und der Hintergrund verbessert sich entscheidend.

Der wichtigste Punkt: Stellen Sie unbedingt auf die Augen scharf! Ist dies nicht der Fall, so wird die gesamte Aufnahme als unscharf empfunden und kann getrost gelöscht werden. Da sich Menschen und vor allem Kinder schnell bewegen, muss eine kurze Belichtungszeit gewählt werden. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass Gesicht-Porträts erst ab zirka 1/125 und 1/250 Sekunde regelmässig scharf werden. Deshalb wähle ich lieber ein-

mal eine höhere ISO-Zahl und habe dafür knackscharfe Porträts, als dass ich mich mit langsamen Belichtungszeiten herum-schlage und am Schluss die meisten Bilder löschen muss. Bei zappeligen Menschen hilft auch der Anti-Schüttel-Mechanismus nicht weiter, da sich ja nicht die Kamera bewegt, sondern das Motiv.

Perspektive

Die meisten Anfänger fotografieren alles aus deren Augenhöhe und von dem Ort aus, wo sie das Motiv erblickt haben. Schade, denn die Änderung der Perspektive ist eine einfache Möglichkeit, Fotos zu verbessern. Der Standpunkt der Kamera in Bezug zur porträtierten Person ist für die Bildwirkung von grosser Bedeutung. Bei der Normalsicht befinden sich Kamera und Motiv auf der gleichen Höhe. Wir begegnen der fotografierten Person auf Augenhöhe und sind damit auf einer gleichberechtigten Ebene mit ihr. Diese Perspektive sind wir aus dem Alltag gewohnt, sie wird in der Porträtfotografie am häufigsten eingesetzt. Sehen der Fotograf und später der Betrachter auf eine Person herab, so spricht man von Aufsicht. Selbst eine minimale Aufsicht führt schon dazu, dass die porträtierte Person kleiner, unbedeutender, unterwürfiger und machtloser erscheint. Will man diese Wirkung zum Beispiel bei Kindern vermeiden, so sollte man unbedingt in die Knie gehen und sich auf ihre Augenhöhe begeben. Der Blick von oben bietet ausserdem eine Übersicht über das Geschehen, insbesondere bei mehreren Bildelementen. Allerdings werden Proportionen von Gegenständen und Gesichtern optisch gestaucht. Die kameranahen Bildteile werden



grösser dargestellt als solche, die weiter entfernt sind, insbesondere beim Einsatz von Weitwinkelobjektiven. Vermeiden Sie deshalb eine Aufsicht bei Personen mit hoher Stirn oder Glatze, da diese dann noch grossflächiger abgebildet wird. Bei der Untersicht blickt die Kamera zum Modell hinauf, das damit grösser, mächtiger, bedrohlicher, wichtiger, überlegener oder dominanter erscheint. Vermeiden Sie aber das direkte Fotografieren in die Nasenlöcher des Modells und achten Sie darauf, dass es kein Doppelkinn bekommt. Auch für Modelle mit einem langen Hals oder einem sehr kurzen Oberkörper ist die Untersicht unglücklich gewählt, wenn beides optisch noch zusätzlich betont wird. Wählen Sie diese Perspektive hingegen bei einem fliehenden Kinn oder um dem Unterkörper weniger Raum im Bild zu geben. ●



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.

The President's Voice

Einmal mehr schreibt die Swiss im ersten Halbjahr 2012 Gewinn. Dies ist sehr erfreulich, aber nicht selbstverständlich. Die genannten 61 Millionen Franken mögen, gemessen an anderen Jahren, ein kleiner Ertrag sein, das Ergebnis darf aber dennoch gewürdigt werden. Dürfen wir stolz sein? Ja, wir dürfen, denn wir Piloten haben Wesentliches zu diesem Erfolg beigetragen, und zwar nicht einfach als Handlanger, sondern als kritische und mitbestimmende Mitarbeiter. Eine dynamische Firma ist aber nicht wie ein Haus, das nach einer gewissen Zeit fertiggestellt ist. Eine Firma wie die Swiss muss sich stetig weiterentwickeln, umorientieren und neuen Herausforderungen stellen. Das fordert nicht nur die Manager, sondern jeden Angestellten des Unternehmens. Wer sich diesem Prozess entzieht, gestaltet nicht mit und verliert mittelfristig das Mitbestimmungsrecht. Das können und wollen wir Piloten nicht riskieren. Wir arbeiten Jahrzehnte für denselben Arbeitgeber und kennen das Innenleben und das Umfeld aus einem anderen Blickwinkel als unsere Geschäftsleitung. Ein Potenzial, das in einer funktionierenden Sozialpartnerschaft für das Unternehmen nur förderlich sein kann.

Mitbestimmung ist eine kluge Strategie

Unser Management setzt sich mit diversen strategischen Szenarien auseinander. Es macht sich Gedanken, wie unsere Firma in Zukunft aussehen könnte, damit sie auch weiterhin Erfolg hat. Das ist grundsätzlich nichts Neues und bestätigt, dass sich die höchste Führungsstufe intensiv mit dem Wirtschaftsumfeld auseinandersetzt und zukunftsorientiert denkt. Aber auch als Pilotenverband dürfen wir nicht stehen bleiben. Eines unserer Ziele ist die Arbeitsplatzsicherung. Darunter verstehe ich jedoch nicht einfach nur «halten und sichern», sondern auch «hegen und pflegen». Auch wir müssen visionär handeln. Das heisst, dass sich die AEROPERS auf mögliche Szenarien vorbereitet und Strategien bereithält, damit wir bei wichtigen Entscheidungen und wegweisenden Veränderungen an vorderster Front mitreden und mitbestimmen können. So werden wir unsere Arbeitsplätze nicht nur halten, sondern auch neue schaffen. Mit dem «Pilotenverband» ist aber nicht nur der Vorstand gemeint, sondern jedes einzelne Mitglied. Wir sind es, die die nächsten Jahre der Swiss mitbestimmen, und wir sind es, die mithelfen, unsere Firma Swiss so erdbebensicher wie möglich zu machen. Das setzt ein Engagement aller Mitglieder voraus.



Verluste trotz Rekordumsätzen

Die publizierten Halbjahreszahlen der grossen Airlines in Europa stimmen den Leser nachdenklich. Der Lufthansa-Konzern meldet in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres einen Verlust. Air France/KLM ist zum wiederholten Male in den roten Zahlen und baut 5100 Stellen ab, was 11 Prozent der Mitarbeiter entspricht. Alitalia verrechnet über 200 Millionen Euro Minus, und AUA erfindet sich gerade neu. Auch SAS rapportiert tiefrote Zahlen. Satte 82 Millionen sind es im ersten Halbjahr 2012. Malev ist von der Bildfläche verschwunden – Spanair auch. TAP steht zum Verkauf und Iberia reisst ein grosses Loch in die Kasse ihrer Eignerin, der International Airline Group (IAG). In Europa scheinen British Airways (13 Millionen Euro Gewinn) und Swiss mit ihren schwarzen Zahlen Exoten zu sein. Wenn man beachtet, dass praktisch alle der oben genannten Unternehmen Rekordumsätze und steigende Sitzauslastungen vermelden, wird deutlich, wie es um die Margen der Airline-Industrie steht. Airlines kämpfen um jeden Passagier und um jeden Franken Umsatz, ohne dabei einen stattlichen Gewinn einzufliegen. Dass Manager da nicht tatenlos zusehen, ist verständlich, und dass Manager jede Gelegenheit ergreifen, um einige Franken extra einzusparen, normal. Als Berufsverband wird die AEROPERS diesen Prozess kritisch begleiten und überprüfen, dass Einsparungen und Optimierungen nicht zulasten der Substanz der Arbeitnehmer gehen.

Wir sind die Architekten der Zukunft

Damit der Berufsverband der Piloten bei der Mitgestaltung der Zukunft aktiv dabei sein kann, muss die Sozialpartnerschaft auf einem starken Fundament stehen. Das Wort Partnerschaft ist ernst zu nehmen. Eine funktionierende Partnerschaft fällt nicht vom Himmel. Eine Partnerschaft braucht Pflege, Auseinandersetzung mit dem Gegenüber und die Bereitschaft, über Probleme zu diskutieren. Vor allem aber braucht es Vertrauen. Auch Vertrauen entsteht nicht aus dem Nichts. Vertrauen muss man sich erarbeiten und verdienen. Dies alles setzt Wille und Engagement voraus, die beide Seiten einbringen müssen. Dieses Engagement ist ressourcen- und zeitintensiv, was eine schlanke Organisation wie die AEROPERS ziemlich fordert. Jedes Mitglied kann den Berufsverband dabei in solch turbulenten Zeiten unterstützen, denn wir alle tragen Mitverantwortung an der Gestaltung unserer Zukunft – und wir wollen eine Zukunft in unserer Airline Swiss.

Captain Markus Grob
Präsident

Editorial

Vorherige Absprachen und Zusammenarbeit sind in der Fliegerei wichtig. Wo kämen wir hin, wenn sich bei der Abfertigung eines Flugzeugs die einzelnen Parteien nicht vorher gründlich abgesprochen hätten, wer was und in welcher Reihenfolge ausführen soll? Die Swiss könnte ihren Flugplan mit dem eng gewobenen Netzwerk in der heutigen Form nicht aufrechterhalten. Wo kämen wir hin, wenn nicht von vornherein klar wäre, was wir tun sollen, wenn uns die Flugverkehrsleiterin eine Freigabe erteilt? Das rege Treiben in Zürich würde sich in ausweglosen Staus am Boden und in der Luft auflösen. Um das komplexe System Flugverkehr an einem der kompliziertesten Flughäfen Europas so reibungslos abwickeln zu können, werden engagierte Fachleute an allen Fronten benötigt – Spezialisten, die sich immer wieder gegenseitig absprechen und das weitere Geschehen koordinieren.

Gaby Plüss, Flugverkehrsleiterin Zürich Tower und Approach, lässt uns in ihrer neuen Kolumne «Go-ahead» hinter die Kulissen der ATC in Zürich blicken. Sie beschreibt in ihrem ersten Beitrag, welcher Aufwand betrieben wird, um Starts und Landungen zu koordinieren. Wir heissen Gaby im «Rundschau»-Team ganz herzlich willkommen!

Ohne Absprachen und Zusammenarbeit kommen auch Arbeitnehmer und Arbeitgeber nicht weiter. Auch hier braucht es auf beiden Seiten engagierte Menschen, die Ideen und Elan haben, um die Zukunft der Firma zu gestalten. Der frisch gewählte AEROPERS-Präsident Markus Grob bemängelt in einem Interview deshalb, dass noch immer zwei Posten im Vorstand unbesetzt seien. Er ist über die mangelnde Bereitschaft, sich im Vorstand zu engagieren, enttäuscht. Er ortet bei vielen Mitgliedern nach den GAV-Verhandlungen eine Art «postnatale Depression». Die Luft für ein zusätzliches Engagement sei draussen. Kilian Kraus, seit September 2011 im Vorstand, schildert seine ersten Eindrücke allerdings wenig erdrückend und betitelt seinen Arbeitsbericht mit «Sehr spannend und befriedigend». Der Zeitpunkt für den Einstieg in den Vorstand könnte jetzt – nach den stürmischen GAV-Verhandlungen – jedenfalls nicht besser sein.

Eine andere Dimension interner Absprachen und Zusammenarbeit hat Tobias Mattle im Bericht «Sozial und erfolgreich» untersucht: Er meint, dass erfolgreiche Unternehmungen an den Erwartungen und der Wahrnehmung der Mitarbeitenden interessiert sind. Denn wer weiss, was den Mitarbeiter kümmert, kann darauf reagieren. Ein probates Mittel, um sich ein Bild von der Stimmung in der Belegschaft zu machen, sind Mitarbeiterumfragen. Auf

der Suche nach Ergebnissen einer solchen Befragung bei der Swiss fand ich im Intranet nichts. Leider ist auch unser Rapportwesen nicht dafür geeignet, um schnell einen Lagebericht von der Front abzusetzen. Wohl gerade deshalb müssen wir von diversen Fachstellen immer wieder dazu aufgefordert werden, Meldung zu erstatten.

Diese Meldungen werden nicht nur für die Qualitätssicherung und die Erhaltung der Flugsicherheit benötigt. Sie können in juristischer Hinsicht ganz unerwartet dem persönlichen Schutz dienen. Peter Tilly hat sich mit den Revisionen des Luftfahrtgesetzes und der Luftfahrtverordnung auseinandergesetzt. «Im Fadenkreuz der Justiz», wie Peter seinen Beitrag betitelt, möchte keiner von uns stehen. Gerade sein einführendes Beispiel verdeutlicht, wie schnell wir Piloten heutzutage aber ins Scheinwerferlicht gerückt werden können.

Wir tun gut daran, uns auch im Cockpit vor unseren Handlungen abzusprechen und die Zusammenarbeit aller Teammitglieder zu pflegen – zum Wohle unserer Passagiere und von uns selbst.

*Eine interessante Lesezeit wünscht
Jürg Ledermann*

«Sehr spannend und befriedigend»

Entgegen dem verbreiteten Bild, dass die Vorstandsarbeit mit wenig Freizeit und viel zusätzlicher Arbeit verbunden sei, äussert sich Kilian Kraus entspannt. Er stellt fest, dass diese Tätigkeit bereichert, gut organisiert und vielfältig ist und spannende Einblicke liefert.

Text: Kilian Kraus, Vorstandsmitglied

Die meisten Mitglieder der AEROPERS halten die Arbeit der Vorstandsmitglieder für sehr wichtig, was sinnvoll ist, denn sonst wären sie wahrscheinlich auch keine Mitglieder mehr. Aber was macht so ein Vorstandsmitglied eigentlich?

Ich selbst stand auch vor dieser Frage und hatte kein genaues Bild von der Tätigkeit und den Aufgaben im Vorstand und habe den Schritt nach einem persönlichen Gespräch mit dem Geschäftsführer gewagt. Es galt zu dieser Zeit, verschiedene Ressorts neu zu besetzen. Flight Ops, Ferien/Bestände und Benchmark. Nun hat mich das Thema Benchmark zwar interessiert, aber ausser diversen Kontakten zu Kollegen bei anderen Airlines und mehreren Jahren Erfahrung in einer anderen Firma hatte ich ausser dem besagten Interesse keine gesonderten Qualifikationen vorzuweisen. Ich hatte lediglich den Wunsch, konstruktiv an der Gestaltung meines Arbeitsplatzes mitzuwirken.

Strukturiert und kreativ

Nach Ablauf der Kandidaturfrist bekam ich dann den Anruf: «Herzlichen Glückwunsch, du bist jetzt im AEROPERS-Vorstand!» «Na bumm!», würde der Wiener sagen. Jetzt war ich ein Vorstandsmitglied. Wie werden die nächsten Wochen werden? Werde ich als Nächstes beim COO oder gar CEO im Büro stehen und in Diskussionen verwickelt sein? Werde ich mit Arbeit überhäuft werden? Werde ich nicht mehr schlafen können und keine Freizeit mehr haben? Nein, nichts dergleichen. Und das ist auch gut so.

Die Aufgaben im Vorstand sind im Grunde recht klar verteilt und die Arbeitstage für die AEROPERS definiert. Im nächsten Dienstplan fand ich dann also eine Duty, die mir bis dahin noch nicht geläufig war. Seitdem erscheinen dort immer in der letzten Woche des Monats von Montag bis Freitag FEROP- und MEET-Tage, die Zeit, in der der Vorstand nicht im Flugzeug sitzt, sondern im «Ewigen Wegli» zusammenkommt, um seinen Aufgaben nachzukommen. Nun sass ich da, an dem grossen, ovalen Tisch im Vorstandszimmer. Auf

der Traktandenliste fanden sich diverse Punkte mit Themen, deren Ursprung schon länger zurücklag und mit denen ich nicht viel anzufangen wusste. Das Wasser, in das ich springen musste, war zwar frisch, aber nicht eiskalt. Mein Vorgänger begleitete mich zum Glück noch eine Weile, bis das Schwimmen leichter fiel. Schon im nächsten Monat bekamen mein Tun und Handeln Hand und Fuss. Die Themen der Traktandenliste wurden durchsichtiger, und auch ich konnte nun endlich meine Gedanken und Vorschläge an der Quelle einbringen. Es gilt immer wieder, eine Idee zu haben, um eine Lösung für aufkommende Probleme zu finden und sie im ganzen Vorstand zu diskutieren. Und eine Meinung hat jeder zu einem Thema; hier hat man tatsächlich die Möglichkeit, sich frei und ungehemmt einzubringen. Ein A330 soll länger zur Edelweiss – ist das sinnvoll? Das Ferienreglement könne scheinbar nicht umgesetzt und der GAV nicht eingehalten werden – was können wir tun? Es sollen noch mehr Direct-Entry-Piloten kommen – wollen wir das? Das sind Themen, mit denen wir vom Swiss-Management konfrontiert werden und die in der Vorstandswoche dann intern behandelt werden. Es gibt drei Gefässe, in denen sich Vertreter beider Sozialpartner in dieser Woche auf verschiedenen Ebenen treffen. Das Einsatzplanungsmeeting (EPM), in dem Dinge der täglichen Operation besprochen werden. Hier begegnen die AEROPERS-Spezialisten Flight Ops den Flotten- und Planungschefs. Im Monatsgremium (MG) sitzen die Ressortleiter Flight Ops und Ferien/Bestände mit der Ebene der Flugbetriebsleitung (OC) zusammen. Hier werden GAV-relevante Themen besprochen. Der Präsident trifft zusammen mit seinem Stellvertreter und dem Geschäftsführer im Monthly Board (MB) den COO. Hier geht es um Dinge, die auf den unteren Ebenen nicht geklärt werden konnten.

Die spannendsten Momente in jeder Vorstandswoche sind immer wieder die Ergebnisse der verschiedenen Gremien. Gab es eine Entscheidung? Wie ist sie ausgefallen? Oder gibt es wieder ein «pending item» für den nächsten Monat?

Vernetzt und informiert

In regelmässigen Abständen macht sich auch eine kleine Delegation aus Präsident und Geschäftsführer auf zu einem Besuch in die Hauptstadt beim BAZL. Denn auch dort lassen sich immer wieder unterschiedliche Auslegungen gewisser Gesetzesgrundlagen in guter Atmosphäre bilateral klären.

Wie ich bald feststellte, ist die Pilotenvertretung unserer verhältnismässig kleinen nationalen Airline mit anderen Organisationen weltweit sehr gut vernetzt. Ich bekam Adressen und Namen von Kontaktpersonen, und eh ichs

mich versah, stand in meinem Kalender der erste FEROP-Tag für einen Termin, um mich in Frankfurt mit Kollegen der Lufthansa, AUA und Brussels Airlines zu treffen – kurze Zeit darauf mit Vertretern aller Star Alliance Airlines in Paris. So habe ich nicht nur einen faszinierenden Einblick hinter die Kulissen der eigenen Firma bekommen, sondern auch noch diverser anderer Airlines.

Nach einem Jahr als Vorstandsmitglied bei der AEROPERS kann ich sagen: ich schlafe nachts noch immer gut, ich habe durchaus noch meine Freizeit und die Diskussionen im Vorstand sind zwar manchmal heiss, aber auch immer wieder erfrischend. Zu sehen, wie aus einem einfachen Antrag eine Anfrage und dann eine Änderung der Arbeitsbedingungen werden kann, macht die Tätigkeit sehr spannend und befriedigend.

Jeder hat im Vorstand seine Aufgabe, und jeder tut das, was er gut kann. Die einen denken, andere diskutieren und manche müssen am Ende argumentieren können. Aber eines sind alle – politisch, denn jeder hat zu jedem Thema eine Meinung. Aber hat das nicht jeder? ●

Protest gegen die neuen europäischen Flugdienstzeiten

Die Sorge um die Sicherheit der Passagiere und Besatzungen wegen der neuen Regelungen der Flugdienst- und Ruhezeiten trieb das fliegende Personal erneut auf die Strassen. In Köln forderte es abermals, dass die EASA wissenschaftliche Studien berücksichtigen und das Verfahren transparent durchführen solle.

Text: Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS

Für den 14. Mai dieses Jahres hatte die European Cockpit Organisation (ECA) eine Kundgebung vor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in Köln organisiert. Thema dieser Kundgebung waren weiterhin die Neuregelungen der Flugdienst- und Ruhezeiten für das fliegende Personal in Europa (EASA-FTL).

Mehr als 300 Piloten und Flugbegleiter trafen sich dazu vor dem Gebäude der Europäischen Agentur für Flugsicherheit in Köln ein. Unter den Teilnehmern fanden sich auch Vertreter der AEROPERS-SwissALPA. Mit dieser Präsenz brachten sie ihre Sorge über die von der EASA vorgeschlagene Neuregelung der gesetzlichen Flugdienstzeiten zum Ausdruck. Diese Vorschriften sollten eigentlich dazu dienen, die Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit Erschöpfungszuständen bei Besatzungsmitgliedern zu verhindern.

Kommerz vor Sicherheit

Der Termin am 14. Mai war gewählt, weil sich am 15. und 16. Mai Vertreter der EASA mit den betroffenen Interessenvertretern trafen, um den letzten Entwurf der Neuregelung zu diskutieren. Dieser wird auf Seiten der Piloten und Flugbegleiter immer noch als unzureichend und als nicht geeignet bewertet, um den hohen Ansprüchen an die Sicherheit für Passagiere und Besatzungen gerecht zu werden. Der Entwurf reflektiert vielmehr die kommerziellen Anforderungen seitens der Fluggesellschaften, als dass er den eingebrachten wissenschaftlichen Empfehlungen gerecht wird. Daher haben Mitglieder der European Cockpit Association (ECA), die European Transport Worker's Federation (ETF), Piloten und Flugbegleiter die EASA angemahnt, dass ihre Neuregelung nur auf Wissenschaft und Sicherheitsüberlegungen basiert sein sollte.

Der derzeitige EASA-Entwurf sieht bei Bereitschaftsdiensten zum Beispiel vor, dass ein Pilot ein Flugzeug mit Passagieren auch dann noch sicher lan-

den soll, wenn bereits mehr als 20 Stunden seit seinem Aufstehen am Morgen vergangen sind. Dies ist nur eines der vielen herausstechenden und unsicheren Beispiele, die dieser Vorschlag dann zulassen würde.

«Die Wissenschaft hat bewiesen, dass lange Flüge und Einsatzzeiten und unzureichende Möglichkeiten zum Ruhen und Schlafen zu einer Abnahme der Wachsamkeit und der Leistung führt. Damit garantiert ist, dass Piloten und Kabinenbesatzungen wachsam sein können, bedarf es starker EU-Vorschriften, die auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen», sagt Nico Voorbach, selbst ein erfahrener Boeing-777-Pilot und derzeitiger Präsident der ECA.

«Das «S» in EASA steht für Sicherheit, und das ist es, was Besatzungsmitglieder europäischer Fluggesellschaften rechtmässig von der Behörde einfordern. Aber die EASA wird derzeit ihren Verpflichtungen als Regulierungsbehörde für Sicherheitsfragen in der Luftfahrt nicht gerecht. Lieber gibt sie dem Lobby-Einfluss und den kommerziellen Interessen der grossen Airlines nach», sagt François Ballestero, politischer Referent der ETF.

Captain Ilja Schulz, Präsident der Vereinigung Cockpit (VC), kritisiert den EASA-Vorschlag scharf als «unverantwortlich». Er unterstreicht: «Die EASA ignoriert wissenschaftliches Fachwissen und spielt stattdessen mit der Sicherheit von Besatzungen und Passagieren im europäischen Luftverkehr.»

Undurchsichtiges EASA-Verfahren

Gegen Ende der Protestveranstaltung auf dem Zugang zum EASA-Hauptgebäude in Köln-Deutz kam auch der Exekutivdirektor der EASA, der Franzose Patrick Goudou, zu den Demonstranten. Goudou wollte sich allerdings einer öffentlichen Diskussion mit den versammelten Piloten und Flugbegleitern nicht stellen. Er unterstrich in einer kurzen Rede, dass das Verfahren der EASA noch nicht abgeschlossen sei und es sich bei der EASA um eine «Sicherheitsagentur» handeln würde. Darüber hinaus sei das Verfahren absolut «transparent», sagte Goudou. Dem widersprechen jedoch die Kritiker. Denn an dem Gesetzgebungsverfahren der EASA sind die Vertreter von Passagieren erst gar nicht beteiligt. Auch das Europäische Parlament als demokratisch gewählte Volksvertretung wird hierüber nicht abstimmen, geschweige denn debattieren, sofern es nicht durch eine Fraktionsmehrheit auf die Tagesordnung einer Sitzung gelangt. Wie so oft, wenn es um entscheidende neue Regelungen mit weitreichenden Konsequenzen für alle europäischen Bürgerinnen und Bürger geht, findet der Prozess unter Ausschluss der Öffentlichkeit hinter verschlossenen Türen statt. Ganz dieser

«Tradition» folgend, lud Goudou dann Vertreter der Pilotenverbände und des Kabinenpersonals im Anschluss an die Veranstaltung in sein Büro – zu einem «internen» Gespräch.

Es bleibt also abzuwarten, wie sich die EASA zu den Vorschlägen und der massiven Kritik positioniert. Im Internet (u.a. www.flugdienstzeiten.ch) wurden bereits mehr als 40000 Unterschriften gesammelt, die die Forderung nach einer sicherheitsorientierten und wissenschaftlich basierten Neuregelung unterstreichen. Endlich gibt es auch politische Reaktionen. So hat die englische Regierung sich den Protesten des fliegenden Personals inzwischen angeschlossen und verlangt eine Anpassung an wissenschaftliche Erkenntnisse. Es bleibt die Hoffnung, dass sich weitere Politiker entsprechend einsetzen.

Wie geht es nun weiter? Die EASA muss ihren «finalen Entwurf» auf ihrer Internetseite publizieren und an die Europäische Kommission senden. Dort durchläuft der Vorschlag dann das sogenannte «Kommitologie-Verfahren», zu dessen Abschluss die endgültige Verordnung verabschiedet und veröffentlicht wird. Die neuen Regelungen sollen dann bereits im kommenden Frühjahr europaweit in Kraft treten und damit auch ihren Einzug in die derzeit noch abweichenden nationalen Vorschriften halten.

Piloten und Kabinenbesatzungen werden sich aber so lange weiter für sichere und effektive Regeln stark-machen, die die gefährliche Ermüdung von Flugpersonal verhindern sollen, bis die EASA die wissenschaftlichen Empfehlungen kompromisslos aufgenommen hat. So, wie es im Übrigen von europäischen und internationalen Vorgaben eigentlich auch verlangt wird.

Mehr Informationen: www.flugdienstzeiten.ch ●

Im Fadenkreuz der Justiz

«Früher litten wir an Verbrechen, heute an Gesetzen!» Der Satz stammt vom römischen Senator Publius Cornelius Tacitus (58 n. Chr.). Gesetze können tatsächlich eine Last sein, vor allem, wenn man sie nicht kennt. Unwissenheit schützt vor Strafe nicht, minimale Gesetzeskenntnisse unter Umständen schon. Ein Nichtjurist wagt einen Blick in den Gesetzesdschungel.

Text: Peter Tilly

Ein Wintersturm schränkt den Flugbetrieb in Zürich ein. Winde von über 60 Stundenkilometern peitschen über Kloten und verlangen den Piloten einiges ab. Die Maschine wird im Landeanflug hin und her geschleudert und kämpft mit den Elementen. Vier Minuten vor der Landung öffnet sich die Cockpit-Tür, und die Kabinenchefin meldet dem Captain, dass in der Bordküche alles gesichert sei. Genau in diesem Moment leuchten rote Warnlichter auf, und eine synthetische Stimme schreit: «WINDSHEAR, WINDSHEAR, WINDSHEAR!». Die Warnung ist bis weit in den Passagierraum hinein hörbar. Die Flugverfahren im Betriebshandbuch verlangen unmissverständlich nach einem Durchstartmanöver, doch der Captain entscheidet sich, die Landung fortzusetzen. Das Flugzeug landet sicher in Zürich auf der Piste 28. Nach dem Arbeitstag meldet der Captain mittels «Air Safety Report» das Vorkommnis dem Arbeitgeber, und dieser wiederum leitet den Rapport an die Flugbehörden weiter.

In der dritten Reihe sass ein pensionierter Captain, dem die Flugverfahren des Flugzeugtyps geläufig sind. Er empfindet die Fortsetzung des Landeanflugs als eine Ungeheuerlichkeit und setzt die Flugbehörden über den Kanal des anonymen Meldewesens davon in Kenntnis.

Das Flight Attendant der Business Class sitzt, kaum zu Hause angekommen, vor den Computer und schwärmt im Facebook vom spannenden Tag, vom anspruchsvollen Anflug und von der «Heldenleistung» des Captains, der trotz der «WINDSHEAR»-Warnung angefliegen sei. Einer ihrer 436 Facebook-Freunde arbeitet als Journalist bei einer Boulevardzeitung, riecht eine gute Geschichte, recherchiert, befragt Aviatik-Experten und schafft es am nächsten Tag mit dicken Lettern auf die Frontseite. Ein pensionierter B-747-Kapitän wird in der Zeitung zitiert und spricht von Grobfahrlässigkeit. Augenzeugen in Bassersdorf bestätigen, dass die Maschine im Endanflug wie wild gewackelt habe. Ein Passagier des besagten Fluges, der die Warnung auch gehört und sich vor Angst fast in die Hosen gemacht hatte, liest den Artikel

genau und erstattet daraufhin Anzeige.

Beim beschriebenen Landeanflug handelt es sich um eine fiktive Geschichte. Mithilfe dieser erfundenen Handlung soll aufgezeigt werden, wie schnell man als Kommandant eines Flugzeugs im Fadenkreuz der Aufsichts-, Übertretungs- und gegebenenfalls der Strafbehörden landen kann. Es stellen sich unweigerlich einige Fragen: Welche Behörde bestraft den Kommandanten? Für welches Fehlverhalten wird der Kommandant zur Rechenschaft gezogen? Mit welchen Sanktionen und Konsequenzen muss der Kommandant rechnen? Wie wird eine solche Untersuchung ablaufen? Es liegt nunmehr nicht am Verfasser dieses Artikels – einem Nichtjuristen –, die einzelnen Gesetzesbestimmungen im Luftverkehr zu kommentieren und zu würdigen, sondern den Leser darauf aufmerksam zu machen und zu sensibilisieren, welche Neuerungen die erst neulich revidierten Gesetzeswerke, das Luftfahrtgesetz (LFG) und die Luftfahrtverordnung (LFV), mit sich bringen. Und genau das machen wir jetzt. Wer keine Lust verspürt, diesen kleinen Exkurs durch das LFG und die LFV mitzumachen, sei gewarnt: Unwissenheit schützt vor Strafe nicht, die Kenntnis von Artikel 77 der Luftfahrtverordnung unter Umständen schon!

Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG)

Das seit 1948 in Kraft stehende Gesetz wurde per 1. Juni 2012 revidiert. Dabei wurden einige Gesetzesbestimmungen gestrichen, andere geändert und neue hinzugefügt. Das Luftfahrtgesetz wird flankiert durch die ebenfalls revidierte Luftfahrtverordnung, die am 1. April 2012 in Kraft getreten ist. In beiden Gesetzeswerken lassen sich Bestimmungen finden, die im täglichen Flugbetrieb von Wichtigkeit sein können. Aus der «Threat & Error»-Theorie (TEMM) wissen wir, dass statistisch gesehen auf jedem Flug ein «Threat» auftritt und ein «Error» passieren wird. Wie gehen wir mit diesen Störungen im Flugbetrieb um? Wir besprechen die «Happenings» nach dem Flug und machen danach unter Umständen Meldung. Wie wichtig diese Meldungen sein können, wird im folgenden Abschnitt erklärt. Der Anglizismus «Happenings» wurde deshalb gewählt, weil man zuerst einige Begriffe erklären muss.

Meldesystem für Ereignisse in der Luftfahrt

Artikel 77 LFV nimmt sich dieses Themas an, und er wird uns noch einige Zeilen lang beschäftigen. Er liefert einige Definitionen und erklärt die Wichtigkeit des Meldewesens. Der wichtigste Satz steht gleich am Anfang: «Das

Meldesystem nach den Artikeln 77–77g dient der Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt. Andere im Bundesrecht vorgesehene Meldepflichten bleiben unberührt.»

Es sollen also Ereignisse gemeldet werden, um die Sicherheit in der Luftfahrt zu verbessern. Doch welche Ereignisse sind hier gemeint? Um diese Frage beantworten zu können, bedarf es eines Exkurses ins europäische Recht (Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments). Die vorgenannten Richtlinien beinhalten auf fünf Seiten Ereignisse, die eine Meldepflicht des Luftfahrtführers auslösen. Unter dem Unterkapitel «Flugbetrieb» wird zwischen dem «Betrieb des Luftfahrzeugs», «Notfällen», «Einsatzunfähigkeit der Flugbesatzung», «Verletzung», «Wetter», «äusserer Sicherheit» und «Sonstiges» unterschieden. Die vorgängig im Beispiel angesprochenen Scherwinde fallen unter das Kapitel «Wetter», Vogelschlag wird unter dem Begriff «sonstige Ereignisse» subsumiert. Alle diese auf fünf Seiten aufgelisteten Ereignisse sind zwingend zu melden – so steht es in Artikel 77b der LFV. Für Flugunfälle und schwere Zwischenfälle gelten ausschliesslich die Bestimmungen der Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen.

Bevor über Sinn und Zweck der aufgelisteten Gesetzesbestimmungen legiferiert wird, gilt es zuerst über die folgende Begrifflichkeiten im Gesetz zu unterscheiden.

Meldepflichtige Personen

Während unserer Arbeit stehen wir unter ständiger Beobachtung von fachlich ausgebildeten Personen und Laien. Nichts bleibt dabei verborgen, und alles wird medial dokumentiert. Gerade das Fachpersonal untersteht seinerseits auch der Meldepflicht und muss diese auch wahrnehmen.

Artikel 77c der LFV statuiert folgende Meldepflichten:

- Für Ereignisse innerhalb ihres Tätigkeitsbereiches sind meldepflichtig:
- a) Betreiber und Führer eines turbinengetriebenen Luftfahrzeuges oder eines Verkehrsflugfahrzeuges, das von einem Betreiber eingesetzt wird, über den die Schweiz oder ein der Schweiz in dieser Beziehung gleichgestellter Staat die Sicherheitsaufsicht ausübt;
 - b) Personen, die turbinengetriebene Luftfahrzeuge oder Verkehrsflugfahrzeuge oder Ausrüstungen oder Teile davon unter der Aufsicht der Schweiz oder eines der Schweiz in dieser Beziehung gleichgestellten Staates gewerbmässig entwickeln, herstellen, unterhalten oder verändern;
 - c) Personen, die einen Nachprüfschein oder eine Bescheinigung der Frei-

- gabe zum Betrieb für ein turbinengetriebenes Luftfahrzeug oder ein Verkehrsflugzeug oder für Ausrüstungen oder Teile davon unter Aufsicht der Schweiz oder eines der Schweiz in dieser Beziehung gleichgestellten Staates unterzeichnen;
- d) Personen, die eine Funktion ausüben, die eine Genehmigung als Flugsicherungspersonal voraussetzt, die von der Schweiz oder einem der Schweiz in dieser Beziehung gleichgestellten Staat erteilt wurde;
 - e) Personen, die Funktionen im Zusammenhang mit der Erfassung, Verarbeitung und Verbreitung von Luftfahrtinformationen (inklusive Flugwetterinformationen) ausüben;
 - f) zivile Flugplatzleiter, sofern das Ereignis auf ihrem Flugplatz im Zusammenhang mit dem Betrieb eines turbinengetriebenen Luftfahrzeuges oder eines Verkehrsflugzeuges steht;
 - g) Personen, die eine Funktion ausüben im Zusammenhang mit Einbau, Unterhalt, Veränderung, Reparatur, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Luftverkehrseinrichtungen, für welche die Schweiz oder ein der Schweiz in dieser Beziehung gleichgestellter Staat die Verantwortung trägt;
 - h) Personen, die auf einem schweizerischen Flugplatz eine Funktion im Zusammenhang mit der Abfertigung von turbinengetriebenen Luftfahrzeugen oder Verkehrsflugzeugen am Boden ausüben, insbesondere Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Luftfahrzeuges.

Piloten, Mechaniker, Prüfer, Fluglotsen, Meteorologen, Flugplatzleiter, technisches Flughafenpersonal und Abfertigungspersonal werden keinen Moment zögern, Ereignisse laut obenstehender Definition zu melden. Dies geschieht nicht, um jemanden zu verpetzen, sondern gehört zum Pflichtenheft und dient der Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt. Dem soll und muss sich ein Kommandant eines Flugzeuges bewusst sein. Warum diesen Gesetzesbestimmungen dringend Beachtung geschenkt werden sollte, wird in Artikel 77e der LFV genauer erläutert:

Verzicht auf Einleitung eines Strafverfahrens

Auf Einleitung eines Strafverfahrens wird verzichtet, wenn folgende, nachfolgend zitierte Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Es handelt sich beim Ereignis nicht um einen vorsätzlichen oder grobfahrlässigen Verstoss gegen Rechtsvorschriften.
- b) Das BAZL hat von dem Ereignis aufgrund einer Meldung im Rahmen des Meldesystems nach diesem Abschnitt Kenntnis erlangt.

c) Die Meldung vom Ereignis wurde erstattet:

1. vom Verursacher des Ereignisses;
2. von einer Drittperson, mit Ausnahme von Personen in Ausübung ihrer Aufsichtstätigkeit für das BAZL, sofern auch von der meldepflichtigen Person innert 96 Stunden nach dem Ereignis eine entsprechende Meldung erfolgt; oder
3. im Falle einer Beteiligung mehrerer meldepflichtiger Personen an dem Ereignis: von jeder beteiligten meldepflichtigen Person oder in einer gemeinsamen Meldung, aus welcher der Kreis der am Ereignis beteiligten meldepflichtigen Personen eindeutig bestimmt werden kann und bei welcher der Wille zur Meldung jeder einzelnen beteiligten meldepflichtigen Person durch eine persönliche Erklärung oder unterschriftlich belegt werden kann.

Meldung zu erstatten ist also nicht nur eine unbequeme Pflicht, sondern sie schützt unter Umständen auch vor einem Administrativ- oder gar Strafverfahren! Die öffentlich-rechtlichen Bestimmungen und die Air Safety Reports (ASR) sind mit anderen Worten keine Feinde, sondern gute Freunde des Piloten.

Selbstverständlich bietet Artikel 77e der LFV nicht in jedem Falle Schutz. Falls dem Ereignis ein vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Verstoss gegen die Rechtsvorschriften zugrunde liegt, schützt der Artikel nicht vor einem Strafverfahren. Dann wird, wie in Artikel 77f beschrieben, die für die Ahndung von Pflichtverletzungen zuständige Übertretungsbehörde des BAZL eingeschaltet.

Der Schutz und die Weitergabe von Daten werden in der Luftfahrverordnung ebenfalls geregelt. Die Datenbank der Meldestelle enthält ausschliesslich anonymisierte Meldungen. Diese gespeicherten Daten können auf konkrete Anfrage hin den für die Sicherheitsaufsicht oder für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zuständigen schweizerischen oder ausländischen Stellen übermittelt werden. Die Meldestelle leitet ausschliesslich anonymisierte Daten weiter. Sie beschränkt sich dabei auf Daten, die der Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt dienen.

Nietzsche

«Misstraut allen, in welchen der Trieb zu strafen allmächtig ist!». Manchmal muss man Philosophen zitieren, um Gesetze zu verstehen, und manchmal muss man Philosophen zitieren, um die Leser bei Laune zu halten. Ich hoffe,

dass mir beides gelingt. Denn aufgepasst, liebe Leser, jetzt wird es interessant. Es geht um Sanktionen, die ganz schön ins Geld gehen können. Wir wechseln dazu zum erst gut zwei Monate alten Luftfahrtgesetz.

Ein Urteil des Bundesgerichts (BGE 119 IV 244) verlangt, dass das Gesetz derart präzise formuliert sein muss, dass der Bürger sein Verhalten danach richten kann. Auch muss ihm die daran geknüpfte Sanktion, im Regelfall Busse, bewusst sein.

Strafbare Handlungen

Die Artikel 88 bis 95 des LFG befassen sich mit Straftatbeständen: Seit dem 1. Juni 2012 sind diese Bestimmungen präzise formuliert. Vor den Olympischen Spielen erhielten wir ein Bulletin mit speziellen Vorschriften betreffend das Verhalten im Falle von Abfangflugzeugen über London. Die entsprechenden Sanktionen werden im Artikel 89 des LFG aufgelistet: «Wer als Kommandant eines Luftfahrzeuges den nach den Verkehrsregeln erteilten Weisungen eines Abfang-Luftfahrzeuges nicht Folge leistet, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.» Die Tat ist auch strafbar, wenn sie im Ausland begangen wird. Der Artikel weist explizit darauf hin, dass der Artikel 4 Absatz 2 des Schweizerischen Strafgesetzbuches anwendbar ist.

Gefährdung der Luftfahrt

Weiter im Text mit Artikel 90 LFG:

Wer während eines Fluges als Kommandant des Luftfahrzeuges, als Mitglied der Besatzung oder als Passagier die gesetzlichen Vorschriften oder anerkannte Regeln des Verkehrs vorsätzlich missachtet und dadurch wesentlich Leib oder Gut Dritter auf der Erdoberfläche in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu 10000 Franken.

Tätigkeit an Bord mit beeinträchtigtem Bewusstsein

Wer in angetrunkenem Zustand oder unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen als Flugbesatzungsmitglied tätig ist; wer sich vorsätzlich einer amtlich angeordneten Blutprobe oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

Übertretungen

Die Übertretungstatbestände werden in Artikel 91 LFG geregelt. Die Auflistung der einzelnen Tatbestände ist lang, jedoch klar umschrieben. Es han-

delt sich um tägliche Sachverhalte, wie sie im Flugbetrieb immer wieder vorkommen. Wie bereits zu Beginn erläutert, wird an dieser Stelle weder eine Würdigung von Gesetzestexten vorgenommen, noch werde juristische Ratschläge erteilt. Trotzdem sei hier noch einmal auf Artikel 77e LFV «Verzicht auf Einleitung eines Strafverfahrens» hingewiesen.

Der Artikel 91 des LGF lautet wortwörtlich:

Absatz 1:

Mit Busse bis zu 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig:

- a) Verkehrsregeln verletzt;
- b) Vorschriften über den Flugbetrieb verletzt, die der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen;
- c) ein Luftfahrzeug führt oder betreibt, ohne die vorgeschriebenen Papiere zu besitzen;
- d) ein Luftfahrzeug führt oder betreibt, welches die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit nicht erfüllt;
- e) Vorschriften über die Instandhaltung verletzt und dadurch die Betriebssicherheit gefährdet;
- f) gegen folgende Vorschriften verstösst, die in einem Betriebsreglement nach Artikel 36c enthalten sind und dem Schutz der Umwelt sowie der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen:
 1. Vorschriften über das An- und Abflugverfahren,
 2. Vorschriften über die Benützung von Flugplatzanlagen durch Passagiere, Luft- und Bodenfahrzeuge sowie sonstige Benützer;
- g) als Passagier Weisungen der Flugbesatzung missachtet, die der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen;
- h) die öffentliche Ruhe stört, indem er ein Luftfahrzeug zu einem Zeitpunkt betreibt, in dem es die Gesetzgebung oder das anwendbare Betriebsreglement nach Artikel 36c nicht erlaubt;
- i) gegen Ausführungsvorschriften verstösst, deren Übertretung unter Hinweis auf die Strafdrohung dieser Bestimmung für strafbar erklärt ist.

Absatz 2:

Mit Busse bis zu 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich:

- a) gegen eine unter Hinweis auf die Strafdrohung dieser Bestimmung an ihn gerichtete Verfügung verstösst;
- b) eine Auflage nicht einhält, welche in einer Konzession oder einer Bewilligung enthalten ist.

Absatz 3:

Bei groben Verstößen nach Absatz 1 Buchstaben a bis e und i sowie Absatz 2 ist die Strafe Busse bis zu 40000 Franken.

Absatz 4:

Wer als Lufttransportführer gegenüber seinen Passagieren wiederholt oder schwerwiegend Pflichten verletzt, welche aufgrund internationaler Vereinbarungen bestehen und deren Verletzung aufgrund dieser Vereinbarungen mit Sanktionen bedroht sein muss, wird mit Busse bis zu 20000 Franken bestraft.

Fazit

«Unwissenheit schützt vor Strafe nicht!». Diese Binsenwahrheit kommt in diesen Ausführungen schon zum zweiten Mal zum Tragen. Es kann nicht oft genug betont werden, dass Kommandanten von Luftfahrzeugen mit vielen Rechten und Pflichten ausgestattet sind. Diese einzeln durchzulesen macht bedeutend weniger Spass als das Lesen dieser «Rundschau». Nichtsdestotrotz empfiehlt es sich, sich die beiden revidierten Gesetzeswerke in einer ruhigen Minute einmal zu Gemüte zu führen, denn sie dienen dem Flugkapitän bei der täglichen Arbeit. Noch einmal soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass sich Kommandanten ihrer Meldepflicht bewusst sein müssen. Es ist nicht nur in erster Linie eine Notwendigkeit, sondern es geht auch um den Schutzgedanken. Wer es nicht glaubt, der studiere den ab 1. Juni 2012 gültigen Strafenkatalog im Luftfahrtgesetz, Artikel 88 ff. Dass der Sinn des Gesetzgebers und die dazugehörige Rechtsprechung auf den ersten Blick nicht immer klar sind, ist verständlich. Immerhin handelt es sich bei den neusten Gesetzeswerken um ein Konstrukt, das von Menschenhand angefertigt wurde, und um einen Versuch, das Fliegen sicherer zu machen. Juristische Anfragen werden von Fachleuten nicht selten mit einem adretten «Es kommt darauf an» beantwortet. «Es kommt darauf an» – das etwas abseits des eigentlichen Themas – ist übrigens auch eine ausgezeichnete Antwort auf «bucklige» Fragen an einem «Line Check» ... Damit entlarvt man sich nicht etwa als Unwissender, sondern hinterlässt einen rechtsgelehrten Eindruck. Der Nichtjurist wünscht schöne und sichere Flüge! ●

Wichtige Gesetzestexte

748.0 ... Luftfahrtgesetz (LFG)

748.01 .Luftfahrtverordnung (LFV)

748.126.3 Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen (VFU)

748.225.1 Rechte und Pflichten eines Kommandanten an Bord

Sozial und erfolgreich

In jeder Wirtschaftskrise haben beinahe alle Unternehmungen nur eine Argumentation: Die Zeiten sind schwierig, und die Kosten müssen weiter gesenkt werden. Darunter leiden dann vielfach die Angestellten, da die Auswirkung von Lohneinsparungen am schnellsten zu spüren ist und deshalb weit oben auf der Wunschliste vieler Manager steht. Doch sind diese Unternehmen wirklich erfolgreicher?

Text: Tobias Mattle

Ein Unternehmen sollte so lange sparen, bis zusätzliche Kosteneinsparungen Mehrkosten verursachen. Ein einfaches Beispiel hierfür lässt sich in der Werbung finden: Wenn eine Firma die Marketing-Kosten vollständig streicht, so werden voraussichtlich die Einsparungen durch sinkende Einnahmen aufgeessen. Die Frage für Manager ist deshalb: Wie viel kann bei den Marketing-Kosten eingespart werden, um gleichzeitig den grösstmöglichen Absatz bei kleinstmöglichen Kosten zu generieren? Hinzu kommt, dass es viele Jahre und hohe Ausgaben benötigt, um ein Image aufzubauen, es aber manchmal nur Sekunden braucht, um das Bild einer Unternehmung in der Öffentlichkeit zu zerstören.

Soziale Kosten

Während es bei Marketing-Ausgaben noch ziemlich direkte Vergleiche gibt, verschwimmt diese direkte Korrelation bei den sozialen Ausgaben. So gibt es kaum einen direkt feststellbaren Zusammenhang zwischen ökologischer Verpflichtung und Rentabilität. Die Auswirkungen auf die Einnahmen sind nicht direkt feststellbar, wenn Coop ein Aufforstungsprogramm im Amazonas unterstützt. Und so ist es eben auch verlockend, in wirtschaftlich schwierigen Zeiten zuerst dort zu sparen, wo diese Korrelation nicht festzustellen ist.

Die Frage, die es dabei zu stellen gilt: Haben Firmen, die sozial weniger engagiert sind, mehr Erfolg als solche, die sich für das Wohl der Mitarbeiter und der Gesellschaft einsetzen? Diese Frage ist sehr schwierig zu beantworten, denn als Aussenstehender ist es kaum zu überprüfen, ob eine Firma wirklich nachhaltig sozial engagiert ist oder nur vorgibt, dies zu sein. Gemäss Christoph Schumacher, Geschäftsführer der Forum- und Kommunikationsberatungs GmbH, gibt es jedoch einige Aspekte, die zwingend notwendig für ein erfolgreiches Unternehmen sind. Emotionale Kundenbindung, hochquali-

fizierte Führungskräfte und konsequentes Handeln sind drei von ihm angesprochene Erfolgsfaktoren. Auf die anderen beiden Erfolgsfaktoren möchte ich in diesem Artikel speziell eingehen: In erfolgreichen Unternehmen steht der Mitarbeiter im Zentrum, und die interne und externe Kommunikation nimmt einen hohen Stellenwert ein.

Der Mitarbeiter im Zentrum

Gemäss Schumacher ist der Mitarbeiter nicht darauf zu reduzieren, dass er seine Arbeit möglichst effizient erledigt, sondern jegliche Kompetenz des Angestellten kann genutzt werden. Erfolgreiche Unternehmungen sind an den Erwartungen und der Wahrnehmung der Mitarbeitenden interessiert. Denn wer weiss, was den Mitarbeiter kümmert, kann darauf reagieren. Und wer über die Wahrnehmung der Mitarbeiter im Bild ist, weiss auch, ob die getroffenen Massnahmen wiederum den Erwartungen entsprechen. Schumacher sieht beispielsweise in Mitarbeiterbefragungen ein geeignetes Instrument, um die Gefühlslage der Mitarbeitenden zu erkennen. Auch die offene Kommunikation zwischen Mitarbeitenden und Management ist wichtig, so dass Ideen aus der Belegschaft zum Management gelangen. Zum einen wissen die Mitarbeitenden eher, wo ein Problem vorherrscht, zum anderen ist die Akzeptanz für eine Lösung höher, die aus den eigenen Reihen kommt, als bei einem Lösungsansatz von «oben herab». Nicht zuletzt ist für den Mitarbeiter wie auch für den Kunden die emotionale Bindung an das Unternehmen wichtig: Wer sich mit der Firma identifizieren kann, ist stärker am Erfolg interessiert und zeigt dabei ein deutlich höheres Interesse, sich mit Ideen in die Firma einzubringen.

Kommunikation

Im «MM-Maschinenmarkt-Magazin» stellt Schumacher klar: «... viele deutsche Führungskräfte sind davon überzeugt, ihre Unternehmen über die Qualität der Produkte alleine erfolgreich positionieren zu können...». Besonders in der globalen Wirtschaftswelt von heute wird dieser Faktor alleine aber kaum ausreichen, um sich von der Konkurrenz absetzen zu können. Ein weiterer wichtiger Faktor bei der emotionalen Kundenbindung ist deshalb die externe Kommunikation. Am Beispiel der Gesellschaft ist das einfach zu erklären: Ein gutes Gespräch steht immer am Anfang einer guten Freundschaft. So ähnlich ist dies auch bei den Kunden einer Firma. Nur mit guter Kommunikation können Kunden an das Unternehmen gebunden werden.

Schumacher verweist jedoch auch auf die interne Kommunikation. Da

bereits festgehalten wurde, dass die Kunden wie auch die Mitarbeiter die wichtigsten Faktoren für eine erfolgreiche Unternehmung sind, ist die Kommunikation nach innen genauso wichtig wie die Kommunikation nach aussen. Damit der Mitarbeiter motiviert die Ziele des Unternehmens anstrebt und die Entscheide des Managements umsetzen kann, ist es wichtig, dass er über die Hintergründe aufgeklärt wird. Dabei sind die klassische Mitarbeiterzeitung, das Intranet oder verschiedene Events, bei denen offene Fragen geklärt werden können, die Grundpfeiler der internen Kommunikation. Doch diese Gefässe können erst dann wirken, wenn sie glaubwürdig sind. Eine Mitarbeiterzeitung, die völlig unkritisch gegenüber dem Wirken und dem Handeln der Firma ist, oder die begleitende E-Mail zum Jahresabschluss, die kopiert wirkt und standardisierte Formen verwendet, wird kaum die nötige Wirkung entfalten. Voraussetzung für eine gelungene Kommunikation nach aussen wie auch innen ist, dass das Unternehmen hält, was die Kommunikation verspricht.

Unterschiedliche Wahrnehmung

Wenn die Frage gestellt wird, was eine gute Firma auszeichnet, wird die Antwort des Managers anders ausfallen als die des Mitarbeiters. Der Manager wird sein Augenmerk auf den finanziellen Erfolg, auf die Kundenakzeptanz und die gute Positionierung des Produkts legen. Der Mitarbeiter hingegen wird die soziale Komponente wie Arbeitsverträge, Lohnstruktur, Stimmung in der Belegschaft und langfristig denkendes Management hervorheben. Es ist klar, dass beide Seiten recht haben: Sowohl der finanzielle Erfolg wie die nachhaltige Entwicklung der Firma in Bezug auf die Mitarbeiter sind zentrale Punkte einer guten Firma.

Deshalb liegt nichts näher, als den Vergleich anzustreben, zwischen Mitarbeiter-Zufriedenheit und finanziellem Erfolg der Firma. Wenn in einer empirischen Erhebung die Mitarbeiterzufriedenheit hoch und gleichzeitig die Firma finanziell erfolgreich ist, kann die Firma als gut bezeichnet werden. Ist eine Firma finanziell erfolgreich, hat aber ein ausgesprochen schlechtes Arbeitsklima, wird sie über kurz oder lang daran zugrunde gehen. Genauso ist eine Firma dem Untergang nahe, die zwar zufriedene Mitarbeiter hat, aber nie Gewinne schreibt.

Great Place to Work

Das Institut Great Place to Work ist eine Organisation, die weltweit Firmen auf die Arbeitsplatz-Zufriedenheit ihrer Mitarbeiter überprüft. Dabei wird

der wirtschaftliche Erfolg einer Firma vollkommen ausgeblendet und lediglich die Arbeitsumgebung der Mitarbeiter untersucht. Den Mitarbeitenden wird ein Fragebogen ausgehändigt. Darin werden 58 Fragen zu den Themen Glaubwürdigkeit, Respekt, Stolz, Fairness und Teamgeist gestellt. Hinzu kommt eine offene Fragestellung, bei der der Mitarbeitende seine Antwort ausformulieren kann. Die Auswertung des Fragebogens führt schlussendlich zum Trust-Index, der ein Urteil darüber gibt, wie zufrieden die Mitarbeiter sind.

Im zweiten Teil wird das sogenannte Kultur-Audit durchgeführt. Zum einen wird das Unternehmen dabei in verschiedenen Bereichen auf die soziale Struktur untersucht. Dabei geht es beispielsweise um die Fluktuation oder die Altersstruktur der Mitarbeiter. Ebenfalls werden Daten zu den sozialen Leistungen der Firma erhoben. Beispiele hierfür wären ein unternehmenseigenes Fitnesscenter, freiwillige Leistungen an Versicherungen oder der Feriennanspruch der Mitarbeitenden. Nach der Erhebung dieser Daten muss das Unternehmen zu offenen Fragen, die das Institut Great Place to Work dem Management stellt, Antwort geben. Dabei soll die Unternehmenskultur erörtert werden.

Die Welt und die Schweiz

In der Schweiz belegen bei den Unternehmen mit mehr als 250 Mitarbeitenden, Microsoft, Cisco Systems, Accenture, Federal Express Europa und Autodesk Development, die Spitzenplätze. Bei kleineren Unternehmen führten NetApp Switzerland GmbH, Paninfo AG, eBay und SAS Institute AG die Rangliste an.

Auch weltweit sind die Firmen aus der IT-Branche sehr gut vertreten. Ähnlich wie in der Schweiz sind die führenden Unternehmen Microsoft, SAS Institute AG, NetApp, Google und Federal Express. Wie bei jeder Rangliste stellt sich jedoch die Frage, ob wirklich die Besten der Besten überhaupt getestet wurden. Die Liste ist natürlich bei Weitem nicht vollständig, doch wurden über die vergangenen bald 15 Jahre weit über 10 000 Unternehmen getestet. Besonders in der Finanz-, Elektronik-, Gesundheits-, Produktions- und Einzelhandelsbranche wurden sehr viele Betriebe auf ihre Mitarbeiter-Zufriedenheit geprüft. Dass besonders die IT-Branche sehr gute Ergebnisse liefert, ist ihrer zukunftsorientierten Ausrichtung zu verdanken. Für eine IT-Firma ist das wichtigste Ziel, benutzerfreundliche Technologien zu entwickeln und bei den Kunden nicht nur die Bedürfnisse zu befriedigen, sondern sie mit neuen Entwicklungen sogar zu überraschen. Um solche Produkte entwickeln

zu können, braucht es viel Kreativität. Um Kreativität zu fördern, braucht es viel Freiraum. Daher bewerten die Angestellten von IT-Firmen ihren Arbeitsplatz wohl auch so gut, da ihnen viel Freiraum eingeräumt wird und nur unter idealen Arbeitsbedingungen hervorragende Produkte entwickelt werden können. Die Frage bleibt jetzt aber: Sind diese Unternehmen auch finanziell erfolgreich durch die letzte Wirtschaftskrise gegangen?

Standfest im Sturm

Ausnahmslos haben die oben genannten Unternehmen sowohl über fünf Jahre wie auch über drei Jahre kontinuierlich ihren Marktwert vergrößert. Da aber die IT-Branche allgemein sehr gut durch die Finanzkrise gekommen ist, darf die Aussagekraft dieser Schlussfolgerung angezweifelt werden. Doch auch wenn IT-fremde Unternehmen aus den Top Ten der Weltrangliste genauer betrachtet werden, fällt auf, dass sie überraschend gestärkt aus der Finanzkrise steigen. McDonalds, Diageo oder Kimberly-Clark haben allesamt über die letzten fünf Jahre steigende Aktienkurse vorzuweisen. Und auch die Marriott-International-Hotelgruppe schneidet beispielsweise im Gegensatz zu Accor oder der Rezidor-Hotelgruppe im Vergleich besser ab. Beinahe alle Firmen, die gute Ergebnisse bei der Mitarbeiter-Zufriedenheit vorweisen können, haben über die letzten fünf Jahre steigende oder zumindest konstante Aktienkurse generiert.

Gute Arbeitsbedingungen

Auch wenn keine abschliessende Antwort darauf gegeben werden kann, ob sozial eingestellte Unternehmen Krisen besser bewältigen, kann zumindest festgehalten werden, dass die nachweislich guten Arbeitgeber die letzten Jahre gut überstanden haben. Und laut Schumacher sind zwei Faktoren im Zusammenhang mit den Mitarbeitenden Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Unternehmung: Die Mitarbeiter müssen in den Entscheidungsprozess integriert werden, um aktiv an der Gestaltung der Firma teilhaben zu können. Dadurch übernehmen sie Verantwortung und haben verstärkt ein Interesse am Erfolg der Firma. Ein Mittel, um das Gemeinschaftsgefühl und die emotionale Bindung an das Unternehmen zu stärken, ist die interne Kommunikation. Firmen, die dies beherrschen und die Mitarbeitenden ins Zentrum stellen, schneiden bei Mitarbeiter-Befragungen sehr gut ab. Und wenn nicht abschliessend, so kann wenigstens tendenziell gesagt werden, dass solche Firmen gut für kommende Krisen gerüstet sind. ●

Gezielte Förderung des Wohneigentums

Unter WEF versteht die Welt das World Economic Forum. In der Schweiz steht WEF jedoch für Wohneigentumsförderung. Vielen jüngeren Kollegen, besonders auch aus benachbarten Ländern, wird dieser Begriff nicht allzu viel sagen. Wer aber mit dem Gedanken spielt, sich irgendwann Wohneigentum anzuschaffen, tut gut daran, sich mit dieser Thematik auseinanderzusetzen.

Text: Tobias Mattle

Am 3. Oktober 1994 wurde die Verordnung über die Wohneigentumsförderung mit Mitteln aus der beruflichen Vorsorge im Gesetz verankert. Knapp drei Monate später, am 1. Januar 1995, trat die Verordnung in Kraft. Bereits in der Botschaft des Bundesrats zur Wohneigentumsförderung aus der beruflichen Vorsorge hält das höchste Gremium der Schweiz unmissverständlich fest: «Wohneigentum ist eine zweckmässige Form der Vorsorge. Es verkörpert im allgemeinen Sicherheit und Wohlstand. Insbesondere zeichnet es sich längerfristig durch Widerstandskraft gegen die Geldentwertung aus.»

Der Bundesrat hielt fest, dass die Wohneigentumsquote im internationalen Vergleich in der Schweiz sehr tief ist. Dies war vor 15 Jahren so, und dies ist auch heute noch so: Im Vergleich zu den europäischen Nachbarländern liegen wir bei einer Wohneigentumsquote von etwa 40 Prozent, wogegen, abgesehen von Deutschland, alle europäischen Nachbarländer eine Quote von über 50 Prozent aufweisen.

Zweck der Wohneigentumsförderung

Warum aber ist der Bundesrat beziehungsweise die Gesellschaft an einer höheren Wohneigentumsquote interessiert? Befürworter einer hohen Wohneigentumsquote sehen in der erhöhten Sicherheit von Immobilien einen entscheidenden Vorteil: Während die Pensionskassen in der Finanzkrise grosse Probleme haben, das Vorsorgekapital sicher zu verwalten, hat sich Wohneigentum als sichere und wertbeständige Alternative hervorgetan. Es ist in diesem Sinne als eine Risikostreuung und als eine Art Altersvorsorge zu sehen. Denn wer vernünftig baut oder eine Immobilie kauft, der hat im Alter eine tiefere Wohnkostenbelastung. Da in der Schweiz Wohneigentum teuer ist und viele Bürger kaum genügend Sparkapital aufbringen können, um Wohneigentum zu erwerben, hat der Bundesrat 1994 beschlossen, die Wohneigentumsförde-

rung aus der Zweiten Säule zu ermöglichen. Die Schweizer werden dadurch aufgefordert, vermehrt über die Altersvorsorge nachzudenken, und dazu animiert, diese oben beschriebene Risikostreuung in die Hand zu nehmen.

Erste Gedanken

Wer sich zum ersten Mal mit Wohneigentum befasst, wird wohl auf den gängigen Immobilienportalen der Schweiz auf die Suche nach einem geeigneten Domizil gehen. Knapp 23000 Immobilien in der Schweiz und dem näheren Ausland werden beispielsweise auf Homegate zum Verkauf angeboten. Schnell kommen dabei erste Fragen über die Finanzierung auf. Die einfachste Faustregel besagt, dass 20 Prozent des Kaufpreises als Eigenmittel vorausgesetzt werden und der Rest durch Fremdkapital beigesteuert werden kann. Bei einem Kaufpreis von 1 Million Franke müsste der Käufer 200000 Franken selber aufbringen, und 800000 Franken würden durch eine Bank in Form einer Hypothek bereitgestellt. Diese Faustformel bezieht sich jedoch auf das absolute Minimum an Eigenmitteln. Durch eine erhöhte Eigenkapitalquote lassen sich verbesserte Konditionen bei der Hypothek erwirken.

Grundlagenwissen

Mit dem Wissen über die Finanzierbarkeit ist der Kauf einer Immobilie aus finanzieller Sicht jedoch noch lange nicht abgehandelt. Die Zusammenstellung einer Hypothek ist von hoher Relevanz, um weiterführende Abklärungen über den Kauf einer Immobilie zu machen. Im Rechenbeispiel gehen wir weiterhin von einem Kaufpreis der Immobilie von 1 Million Franken aus. 20 Prozent sind Eigenmittel, 80 Prozent ist Fremdkapital in Form von Hypotheken. Warum gibt es nun aber eine erste und eine zweite Hypothek? Gesetzlich verankert ist, dass der Hypothekarneher innerhalb von 20 Jahren seine Hypothek auf 66 Prozent des Gesamtwerts reduziert hat. Deshalb ist die sogenannte erste Hypothek das Fremdkapital bis 66 Prozent des Kaufpreises. Die Differenz von 66 Prozent bis zur Eigenmittelquote ist die zweite Hypothek. Diese gilt es, innerhalb von 20 Jahren in periodischen Abständen zurückzuzahlen, was auch Amortisation genannt wird. Meist ist die zweite Hypothek zudem durch höhere Zinssätze gekennzeichnet.

Bei unserem Rechenbeispiel beträgt die erste Hypothek deshalb 660 000 Franken und die zweite Hypothek 140 000 Franken. Diese zweite Hypothek gilt es in 20 Jahren zu amortisieren. Dies ergibt jährlich eine Rückzahlung von 7000 Franken und monatlich von 584 Franken. Dieser Betrag muss zusätzlich zur Zinsbelastung beider Hypotheken bezahlt werden.

Gehen wir von einem aktuellen Zinssatz von 2,5 Prozent für beide Hypotheken aus, so ergibt dies eine Zinsbelastung von 1670 Franken. Hinzurechnet wird die Amortisation von 584 Franken. Dies ergibt eine monatliche Belastung von 2254 Franken. Dieser Betrag muss monatlich an die Bank überwiesen werden. Dem direkten Vergleich mit der Mietbelastung in einer Mietwohnung hält er allerdings nicht stand, denn die Amortisation ist eine Rückzahlung der Hypothek. Sofern die Immobilie bei einem allfälligen Verkauf wieder 1 Million Franken einbringt, ist die Restschuld bei der Bank durch die Amortisation kleiner. Der Verkäufer erhält daher wieder die ursprünglich eingebrachten Eigenmittel plus den Gesamtwert aller Amortisationen.

Rückstellungen

In einer Mietwohnung lebt es sich stressfrei. Wenn der Kühlschrank oder der Kochherd defekt ist, kann der Vermieter angerufen werden, der sich dann um die Reparatur kümmert. Beim Eigenheim muss der stolze Besitzer sich selbst um die Instandhaltung der Immobilie kümmern. Dieser Umstand wird bei der Berechnung durch die Bank miteinkalkuliert. Dabei werden pauschal jährliche Kosten von einem Prozent des Wertes der Immobilie veranschlagt. Bei 1 Million macht dies jährlich 10000 Franken aus. Dieser Betrag soll die laufenden Nebenkosten wie beispielsweise für Heizung, Strom oder Abfallentsorgung decken. 0,35 Prozent sind dann noch eigentliche Rückstellungen für den Werterhalt der Immobilie.

Tragbarkeit

Beim Kauf einer Immobilie müssen im Vorfeld zwei Themen abgedeckt werden. Ist die Immobilie finanzierbar und ist sie langfristig tragbar? Finanzierbar ist sie, wenn wie beschrieben mindestens 20 Prozent der Immobilie durch Eigenmittel finanziert werden können. Tragbar heisst, die Immobilie wird auch durch steigende Hypothekarzinsätze nicht zu einem finanziellen Problem. Um eine solche Tragbarkeitsrechnung durchzuführen wird das Bruttosalär mit den angenommenen Wohnkosten bei höheren Zinsen verglichen. Banken gehen langfristig von einem Zinssatz um fünf Prozent aus.

Wenn dies bei unserem Beispiel angewandt wird, ergeben sich bei einem Zinssatz von fünf Prozent Hypothekarkosten von monatlich 3333 Franken. Hinzu kommen die Amortisationskosten von 584 Franken und die Rückstellungen von 834 Schweizer. Dies ergibt zusammen eine monatliche Belastung von 4751 Franken. Dieser Betrag darf maximal 33 Prozent des Bruttoeinkommens der Käuferschaft betragen, die im Grundbuchamt auf das Haus eingeschrieben sind.

Eigenmietwert

Ein wichtiger Bestandteil bei der Überlegung der finanziellen Machbarkeit liegt auch in der steuerlichen Belastung. Denn es wäre zu einfach, wenn ein selbst bewohntes Haus von den Steuern ausgenommen wird. Denn bei den Mietern wird diese Steuer ebenfalls indirekt bezahlt: Die von den Mietern bezahlte Miete ist beim Vermieter ein Einkommen und wird dementsprechend versteuert. Ähnlich verhält es sich beim Eigentümer. Der aktuelle Marktwert des Hauses wird bestimmt, und daraus wird eruiert, wie gross die Mieteinnahmen wären, wenn das Haus vermietet wird. Allerdings bezahlt der Eigentümer auch Zinsen auf die Hypothek und muss das Haus instand halten. Diese Beträge können bei den fiktiven Mieteinnahmen abgezogen werden, wodurch die Berechnung des Eigenmietwertes abgeschlossen wird. Grundsätzlich ist der Eigenmietwert eine positive Zahl, da der Nutzen aus der Bewohnung die Abzüge überwiegt. Bei ausserordentlichen Renovierungsarbeiten am Haus ist es jedoch auch möglich, dass der Eigenmietwert negativ ausfällt. Dann kann der Eigenmietwert voll vom Einkommen abgezogen werden.

Möglichkeiten des WEF

Um die 20 Prozent Eigenkapital aufzubringen, gibt es verschiedene Möglichkeiten. Die einfachste Variante ist es, wenn der Käufer genügend Sparkapital hat und es sozusagen aus der Portokasse bezahlen kann. Wer allerdings auf der Suche nach einem Eigenheim ist und keine 200000 Franken in bar zur Verfügung hat, kann Vorsorgegelder beziehen, um damit den Traum von der Immobilie zu verwirklichen. Sowohl die Gelder aus der Dritten wie auch aus der Zweiten Säule stehen dabei zur Verfügung. Und bei beiden Säulen gibt es die Möglichkeit des Vorbezugs sowie der Verpfändung. Da Einlagen in die Dritte Säule bei der Steuerrechnung vollumfänglich vom Einkommen abgezogen werden können, ist es eine hervorragende Möglichkeit, um früh ein Sparkonto für Wohneigentum anzulegen.

Vorbezug

Der Vorbezug ist die gängige Variante von WEF. Der Vorbezug kann zum Kauf oder zum Umbau eines Wohnobjekts oder zu Amortisationszwecken einer Hypothek genutzt werden. Dabei wird eine festgelegte Summe, die mindestens 20000 Franken betragen muss, direkt dem Hypothekargeber übertragen.

Was sind nun die Auswirkungen von diesem Vorbezug? Dem verantwor-

tungsbewussten Versicherten ist es ans Herz gelegt, sich solche Fragen zu stellen. Denn nur wer über die Risiken des Vorbezugs informiert ist, kann danach die für ihn passende Variante des WEF beanspruchen. Sofort zu erkennen ist das verminderte Kapital auf dem IBK (Individuelles Beitragskonto). Durch diese Unterdeckung entsteht eine Lücke, die zu einer Verminderung der Altersrente führt. Ein Vorbezug von 200000 Franken im Alter von 35 hat bei der Pensionierung im Alter von 58 ein um 315000 Franken vermindertes IBK zur Folge. Dies vermindert, sofern die Partnerin oder der Partner gleichaltrig ist, die monatliche Rente um rund 1400 Franken.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind die verminderten Leistungen bei der Risikoversicherung. Am Beispiel der Invalidenversicherung wird dies ersichtlich. Die Basis der Invalidenrente ist 60 Prozent des versicherten Salärs. Bei einem Salär von 100000 Franken wäre demnach die Basis-Invalidenrente 60000 Franken jährlich. Diese Basis-Invalidenrente wird dann noch um den sogenannten Korrekturbetrag ergänzt. Einfach erklärt wird bei einer Überdeckung der Pensionskasse dieser Betrag erhöht, bei einer Unterdeckung wird der Betrag verkleinert. Die genaue Berechnung findet sich im Leistungsreglement wieder. Bei einem Szenario, bei dem sich ein 35-jähriger First Officer im zwölften Dienstjahr einen Vorbezug von 200000 Franken leistet und im selben Jahr vollinvalid wird, vermindert sich die Basis-Invalidenrente um 10384 Franken jährlich. Da die Unterdeckung durch die ausbleibenden Zinsen immer grösser wird, wird auch der Korrekturbetrag von Jahr zu Jahr grösser. Wird dieselbe Person zehn Jahre später vollinvalid, so wäre der Korrekturbetrag auf den Lohn im 22. Dienstjahr bereits 12667 Franken.

Verpfändung

Eine andere Möglichkeit, ein Haus zu finanzieren, ist die Verpfändung des Kapitals bei der Bank. Das Kapital bleibt auf dem IBK und wird nur ausbezahlt, falls der Gläubiger die Forderungen nicht erfüllen kann. Der Nachteil hierbei ist, dass der Anteil an Fremdkapital grösser wird. Dadurch entstehen höhere Zinsforderungen. Die Möglichkeit der Verpfändung lässt sich aber gut mit der zweiten Hypothek vereinbaren. Denn wie bereits beschrieben, ist die zweite Hypothek oft mit höheren Zinssätzen verbunden. Dieser Zinssatz lässt sich bei vielen Banken verringern, wenn die zweite Hypothek durch ein Pfand aus der Pensionskasse gedeckt wird.

Die Frage bleibt nun aber offen, ob tiefere Zinskosten überhaupt von Vorteil sind. Denn wie bereits beschrieben, können die Zinskosten beim Eigenmietwert vollkommen abgezogen werden, und dadurch wird die steuerliche

Belastung verringert. Während der Vorbezug also sowohl bei der Auszahlung wie auch bei dem Eigenmietwert von Nachteil ist, kann die Verpfändung hier Sinn machen. Es entsteht keine steuerliche Belastung bei der Auszahlung des Betrages, und die Hypothekarzinsen werden zwar verringert, können aber immer noch abgezogen werden. Ob in der Nettorechnung tatsächlich ein steuerlicher Vorteil vorhanden ist, ist eine viel diskutierte Frage und muss bei jedem Beispiel einzeln beachtet werden.

Gehen wir vom Idealfall aus, dass der Eigentümer bis zur Pensionierung die zweite Hypothek voll abbezahlt hat, ist das Pfand hinfällig und dem Eigentümer entstehen bei der Altersleistung keine Nachteile.

Sinnfreier Vorbezug

Etwas vorschnell könnte nun die Schlussfolgerung sein, dass der Vorbezug nie Sinn macht. Dem ist aber nicht so: Bestes Beispiel ist der Vorbezug einige Jahre vor der Pensionierung. Wer sich dafür entscheidet, bei der Pensionierung einen grossen Teil der Pensionskassengelder auszahlen zu lassen, erfährt eine hohe steuerliche Belastung. In der Gemeinde Kloten würde die Auszahlung von 1,5 Millionen Franken bei einem verheirateten Mann im Alter von 60 Jahren gut 216000 Franken Steuern nach sich ziehen.

Sich jeweils die Hälfte des gleichen Betrages fünf Jahre davor und im Alter von 60 Jahren ausbezahlen zu lassen, führt zu einer steuerlichen Belastung von 155000 Franken. Das sind immerhin gut 60000 Franken weniger. So ist es möglich, im Alter von 55 Jahren die Zinskosten des Eigenheims drastisch zu senken und gleichzeitig beim Kapitalbezug bei der Pensionierung Steuern zu sparen. Ob und wann ein Vorbezug sinnvoll ist, ist eine komplexe Frage. Da die steuerliche Behandlung von Kanton zu Kanton unterschiedlich ist und auch jede Person unterschiedliche Wünsche für das Alter hat, ist ein Gespräch mit einem Experten sicher hilfreich, um genau abzuklären, welche Variante die passende ist.

Aufgepasst

Immer wieder ist aus den Medien zu hören, dass die Immobiliensituation in der Schweiz überhitzt ist. Auch wenn dies keinesfalls auf alle Regionen gleichermaßen zutrifft, so mag es zumindest in den Regionen um Zürich und Genf sowie im Engadin nicht völlig falsch sein. Durch die tiefen Hypothekarzinsen der letzten Jahre haben sich viele Menschen Eigenheime gekauft, die sie nur sehr knapp finanzieren können. Oftmals wurde ein Grossteil der Pensionskasse für ein Eigenheim geplündert, um den Eigenmittelanteil von 20 Prozent aufbringen zu können.

Die Eidgenössische Finanzmarktaufsicht (Finma) schreibt in einer Medienmitteilung vom 1. Juni 2012, dass ab dem 1. Juli 2012 Käufer einer Immobilie mindestens zehn Prozent Eigenmittel aufweisen müssen, die nicht aus der Zweiten Säule stammen. Hinzu kommt, dass neu vorgeschrieben ist, die zweite Hypothek zwingend in 20 Jahren amortisiert zu haben. Somit ist es bereits heute nicht mehr möglich, ein Eigenheim nur mit Pensionskassengeldern zu finanzieren. Dadurch wird verhindert, dass kapitalschwache Parteien den tiefen Zinsverlockungen erliegen.

Hypothekarangebot Pensionskasse

Doch nicht nur Banken vergeben Hypotheken. Auch direkt bei der Vorsorgestiftung für das Cockpit-Personal II können Piloten, die bei der Pensionskasse versichert sind, Hypotheken erhalten. Grundsätzlich verhält sich die rechtliche Lage dort sehr ähnlich wie bei den Banken. Die von der Finma herausgegebenen Richtlinien sind für die Pensionskassen jedoch nicht bindend. Die variablen Zinssätze ergeben sich, wie dem Angebot der Pensionskasse zu entnehmen ist, aus dem gemittelten Wert der Zinssätze der Zürcher Kantonalbank, der Migros Bank und der Credit Suisse. Die Festhypotheken richten sich nach dem SWAP-Zinssatz der UBS und werden täglich neu festgelegt.

Rund fünf Prozent der Piloten bei der Swiss haben bei der Pensionskasse eine Hypothek aufgenommen. Wer sich die Erfolgsrechnung der Pensionskasse von 2011 etwas genauer anschaut, findet darin auch die durchschnittliche Höhe des Vorbezugs. So haben im Jahr 2011 drei Personen einen Vorbezug in Höhe von gut 249 000 Franken getätigt. Es ist sinnvoll, nebst verschiedenen Bankangeboten auch das Angebot der Pensionskasse genauer zu prüfen. ●

Mütter und Väter im Cockpit

Frauen sind in Cockpits herzlich willkommen und beruflich voll akzeptiert. Wollen sie neben dem Beruf auch noch ein Familienleben mit Kindern, dann müssen sie alleine zurechtkommen. Die vertraglichen Rahmenbedingungen lassen flexible Lösungen nicht zu.

Text: Alexandra Härtner, F/O A320

Mit einer Quote von geschätzten zwei Prozent des Swiss-Pilotenkorps können wir Mütter im Cockpit nicht einmal behaupten, eine Minderheit zu sein, sondern stellen im soziologischen Sinne eine «Randgruppe» dar. Dies ist wohl auch der Grund, warum unsere Anliegen und Bedürfnisse als Arbeitnehmerinnen bis jetzt kaum wahrgenommen werden. Dabei müsste es auch im Interesse der Swiss sein, familienfreundliche Arbeitsplätze und moderne Teilzeitmodelle zu schaffen; der Pilotennachwuchs wird schliesslich vermehrt auch aus Frauen rekrutiert. Es mutet schon komisch an, dass seit Jahren geradezu aufdringlich mit Frauen im Cockpit Werbung gemacht wird und viele Airlines es dann doch verpassen, die veralteten Strukturen der Realität anzupassen. Frauen sind im Cockpit zwar herzlich willkommen – nur wie sie Beruf und Familienleben unter einen Hut kriegen, müssen sie selber schauen. Die Frage, warum Frauen im Durchschnitt länger auf der Kurzstrecke oder in der Position des First Officers verweilen, hätte sich damit auch geklärt: denn als Mutter nach einer Umschulung die geforderten sechs oder neun Monate Vollzeit zu arbeiten, will erst einmal organisiert werden. Pilotinnen sind bisher aufgrund der strukturellen Vorgaben gezwungen, einem männlichen Erwerbsmuster und Karrieremodell zu folgen. Dass in diesem Beruf keine beliebige Reduktion des Teilzeitarbeitspensums möglich ist und Training und Leistungsausweis immer Priorität haben, ist selbstverständlich. Dennoch könnte der Arbeitgeber bemüht sein, die Bedürfnisse aller Angestellten anzuerkennen und ein optimales Arbeits- und Leistungsumfeld zu schaffen. Die Bedürfnisse der Mütter im Cockpit sind nichts Ausserordentliches, sondern grundsätzlich die gleichen wie die der Väter: ein soziales und familienfreundliches Arbeitsumfeld.

Fliegen und Schwangerschaft

Pilotinnen bei der Swiss dürfen, soweit es ihr Wohlbefinden zulässt, bis zur JAR-Limite am Ende der 24. Schwangerschaftswoche (andere Airlines

sind restriktiver) unter geringen medizinischen und planerischen Auflagen «at controls» tätig sein. Danach können sie einer «zumutbaren» Arbeit im Bodendienst nachgehen und etwa beim Erstellen oder Revidieren von Manuals helfen oder Arbeiten zugunsten des CRM- oder FATCAT-Teams ausführen. Nach vier Monaten Mutterschaftsurlaub und nach bis zu acht Monaten unbezahltem Mutterschaftsurlaub (UMU) erfolgt der Wiedereinstieg mit dem Renewal der Lizenz. Dazu sind zwei Trainingsübungen mit anschliessendem Check und Refresher im Simulator sowie ein Line Check nötig. Wichtig ist hier zu erwähnen, dass weder Pilotinnen noch Flight Attendants während der Schwangerschaft zum Flugdienst gezwungen werden können. Es steht ihnen aufgrund der Strahlenschutzverordnung (Art. 41 StSV oder Anhang 12 GAV 2011) auch bei gutem Wohlbefinden und genereller Flugtauglichkeit frei, am Boden zu bleiben. Das bedeutet, dass Schwangerschaft in keiner Weise mit Fluguntauglichkeit oder gar Krankheit gleichzusetzen ist! Daher müssen sich schwangere Pilotinnen keinesfalls krankschreiben lassen, ansonsten kann der Arbeitgeber sowohl Ferien wie auch variable Lohnbestandteile kürzen.

Problematik fliegender Eltern

Was die Aufteilung von Erwerbsarbeit und Kinderbetreuung zwischen beiden Elternteilen betrifft, ist die Schweiz im Europavergleich ein konservatives Land. Staatliche Kinderbetreuung gibt es schon während der «Bürozeiten» zu wenig, für Schichtarbeitende fehlt sie gänzlich. Krippen mit flexiblen und längeren Öffnungszeiten entschärfen zwar die Betreuungsproblematik, solange ein Partner regelmässige Arbeitszeiten hat, die Betreuung über Nacht bleibt aber ungelöst. Bisher ist fliegendes Personal auf die Kinderbetreuung durch einen Elternteil oder die Grosseltern angewiesen. Wenn dies nicht möglich ist, bleibt als Lösung nur die Einstellung einer externen Betreuungsperson, die wiederum ein halbes Copiloten-Salär im Monat kostet. Gerade weil Mütter und Väter im Cockpit die Betreuungsproblematik alleine lösen müssen, wäre die Unterstützung durch den Arbeitgeber wichtig. Dafür bräuchte es garnicht viel: Mit einem minimalen - vor allem planerischen - Mehraufwand könnte die Situation der Eltern im Cockpit massiv entlastet werden.

Was dürfte man von einem familienfreundlichen Arbeitgeber erwarten?

- Stabile Einsatzpläne;
- Einen für fliegendes Personal realistischen bezahlten Mutterschaftsurlaub, der über das gesetzliche Minimum von vier Monaten hinausgeht. Anzu-

streben sind sechs Monate, wie es zum Beispiel bei sämtlichen Grossbanken üblich ist;

- Vaterschaftsurlaub von 14 Tagen, wie ebenfalls üblich;
- zeitgemässe Teilzeitarbeitsvarianten;
- ein zuverlässiges Planungstool, das auch langzeitige Planung und Organisation des Familienlebens ermöglicht;
- frühzeitig bestätigte Ferien.

Wie unterstützt die Swiss heute schon Eltern im Cockpit?

- Garantierter unbezahlter Mutterschaftsurlaub (UMU) ohne Senioritätsverlust bis zu einem Jahr, der erst zwei Monate nach der Geburt eingereicht werden muss, und der, falls beide Partner bei der Swiss fliegen, von Mutter oder Vater bezogen werden kann (Voraussetzung: es dürfen Kosten für nur ein Renewal der Lizenz entstehen);
- freiwillige Versetzung in den Bodendienst während der Schwangerschaft sowie nach Ablauf des Mutterschaftsurlaubs (Arbeitgeber muss Arbeitnehmerin das Stillen während der Arbeit ermöglichen);
- zwei Wochen S-Ferien für Eltern mit schulpflichtigen Kindern.

Neben stabilen Einsatzplänen ist vor allem deren Planung nach individuellen Bedürfnissen ein zentrales Thema. Auf der Kurzstrecke müsste es mit einem modernen Planungstool zum Beispiel möglich sein, gewisse Wochentage, an denen der Partner arbeitet, fix frei einzugeben (z.B. jeden Mo/Di frei). Falls beide Partner bei der Swiss arbeiten – und dies ist bekanntlich öfters der Fall –, wären im besten Fall die TZV-Freitage oder -Monate koordiniert planbar. Bisher gibt es bei der Swiss für fliegendes Personal keine Job-Sharing-Modelle, wie sie andere Airlines anbieten, und auch die Minimalpensen bei Teilzeit (65 Prozent für SH respektive 75 Prozent für LH) sind im Vergleich zu andern renommierten Fluggesellschaften konservativ.

Pilot und Teilzeitarbeit

Warum tut sich die Swiss so schwer, familienfreundliche Teilzeitarbeitsvarianten anzubieten? Die Aversion gegen «Teilzeitpiloten» ist wohl historisch bedingt und kann mit der berufskulturellen Norm erklärt werden. Der Mythos der exklusiven Hingabe, der das stark stereotypisierte Berufsbild des Piloten umgibt, hält sich hartnäckig entgegen der realen Berufspraxis. Da der Pilot seinen Beruf im Idealfall eher als «Berufung» empfindet und eine grosse Identifikation mit der fliegerischen Tätigkeit einhergeht, hält sich die

Vorstellung, dass man den Job nur mit 100-prozentiger Hingabe richtig gut machen kann. Dabei ist Teilzeitarbeit ein grosses Bedürfnis, wie die Zahlen beweisen: Fast ein Drittel der Swiss-Piloten fliegt Teilzeit – Tendenz steigend. Und dies interessanterweise relativ unabhängig von Alter, Geschlecht, Dienstgrad oder familiären Verpflichtungen. Neben der hohen Arbeitsbelastung steht vor allem der Wunsch nach mehr planbarer Sozialzeit im Vordergrund. Der Pilotenberuf ist in den letzten Jahren nicht zuletzt «dank» der kürzeren Auslandsaufenthalte familienfreundlicher geworden und eignet sich entgegen aller Vorurteile sehr gut als Teilzeitberuf – gerade weil wir alle das gleiche machen und beliebig austauschbar sind. Teilzeitpiloten können von der Swiss flexibel eingesetzt werden, um Spitzenzeiten abzudecken, zudem sind sie, gemessen am Salär (jetzt noch mit zusätzlichem Lohnabzug), sehr produktiv. Daher wäre ein 50-Prozent-Kurzstreckenpensum, wie es konzernintern sowohl die Lufthansa, Edelweiss und Austrian Airlines anbieten, durchaus realistisch und eine attraktive Option. Auch der neue GAV 2011 zeigt jedoch: Teilzeitarbeit wird von der Swiss nicht als Norm angestrebt. Da gerade die junge Pilotengeneration vermehrt eine egalitär-partnerschaftliche Aufteilung der Familien- und Erwerbsarbeit anstrebt, darf man gespannt sein, welche Richtung die Swiss einschlägt, um als Arbeitgeberin attraktiv zu bleiben. ●



Alexandra Härtner wurde im Februar 1979 in Winterthur geboren und wuchs in Birchwil auf. Von 2000 bis 2001 absolvierte sie die Ausbildung zur Linienspielerin bei der SRAS. Von 2002 bis 2007 flog sie als First Officer auf der Embraer Legacy und Gulfstream V bei G5 Executive AG. Seit August 2007 ist sie als First Officer auf der A320 tätig. In den Jahren 2003 bis 2008 studierte sie an der Philosophischen Fakultät der Universität Zürich die Fächer Kulturwissenschaften, Soziologie und Englische Literatur. Alexandra ist Mutter zweier Kinder und lebt mit ihrem Partner in Nürnberg.

«Go-ahead» – Anflugseparation in ZRH

Lange ist es her seit dem ersten, fast schon legendären gemeinsamen CRM/TRM-Kurs von Swiss und skyguide in Biel. Höchste Zeit also, den Austausch zwischen Cockpit und Flugsicherung wieder ein bisschen über den täglichen Funkkontakt hinaus aufleben zu lassen. Eine Zürcher Fluglotsin schreibt neu für die «Rundschau» und berichtet aus dem Alltag von der anderen Seite des Mikrofons.

Text: Gaby Plüss

Schuld hat der Tilly. Und ein ganz klein wenig noch ein anderer Pilot. Aber den lassen wir jetzt mal weg. Würde ich nämlich den Tilly nicht kennen, ich hätte niemals die Möglichkeit bekommen, künftig im Namen der Zürcher Fluglotsen für die «Rundschau» zu schreiben. So erhoffe ich mir, den Dialog zwischen Piloten und Flugverkehrsleitern wieder ein wenig über den normalen Funkkontakt hinaus zu intensivieren, Transparenz zu schaffen und das gegenseitige Verständnis zu fördern.

Per Zufall zum Traumjob

Einige Piloten kennen mich bereits, andere noch nicht. Deshalb möchte ich mich zuerst einmal vorstellen.

Mein Name ist Gaby Plüss. Fluglotsin wollte ich eigentlich nie werden. Nur dank eines total Aviatik-verrückten Familienmitglieds habe ich von diesem spannenden Beruf überhaupt erst erfahren und mich kurzerhand um einen Ausbildungsplatz beworben. Nach erfolgreich absolvierter Selektion begann ich im November 1993 im Alter von 23 Jahren bei der damaligen swisscontrol in Bern mit der Ausbildung. Drei Jahre dauerte die gesamte Lehre – es war dabei mehr als nur einmal nötig, die Zähne ein wenig zusammenzubeissen. Ende 1996 durfte ich die heiss ersehnte Lizenz als «Flugverkehrsleiterin Zürich Tower und Approach» entgegennehmen. Seither sitze ich mit viel Begeisterung und Freude hinter dem Mikrofon und führe die Piloten auf dem und um den Flughafen Zürich herum.

Neben meiner Tätigkeit als Fluglotsin übe ich verschiedene Zusatzfunktionen aus. So bin ich seit 13 Jahren als Ausbilderin im Live-Betrieb tätig und überwache unsere Trainees während ihrer Ausbildung an der Front. Von Anfang 2002 bis Ende 2007 war ich intensiv als Instruktorin im Einsatz. In

dieser Zeit unterrichtete ich regelmässig im Klassenzimmer und im Simulator. Ebenso hatte ich während zweier Jahre die Leitung unseres Emergency Trainings inne, das sämtliche Trainees vor ihrem ersten Solo-Einsatz absolvieren müssen. Daneben arbeitete ich an diversen Projekten mit. Darunter waren die Neugestaltung aller unserer Theorielektionen oder die Schulung sämtlicher Tower- und Approach-Lotsen vor der Einführung des Südanflugs. Seit zwei Jahren bin ich wieder ab und zu in der Instruktion tätig, und letztes Jahr habe ich die Ausbildung zum Examiner absolviert.

Meine Freizeit verbringe ich zu einem grossen Teil mit diversen sportlichen Aktivitäten, mit Lesen und hie und da ein wenig mit Schreiben. Wenn sich die Möglichkeit dazu ergibt, begleite ich von Zeit zu Zeit auch gerne den einen oder anderen Piloten auf einem Flug und schaue mir unsere Arbeit aus Sicht des Cockpits an, spannende Diskussionen und Erfahrungsaustausch selbstverständlich inklusive. Ich bin seit elf Jahren verheiratet und lebe mit meinem Mann in der Nähe des Flughafens.

Fragen über Fragen

Weshalb dauert es über zehn Minuten, bis wir endlich starten können? Vor uns hat es doch nur zwei Flugzeuge, die warten!

Wieso können die uns bei unserem ersten Aufruf vor der Piste 16 noch nicht sagen, wann wir in die Luft kommen?

Warum müssen wir einen neuen Slot einholen? Wir würden das doch locker noch schaffen.

Bei Swiss Radar hiess es noch «maintain high speed», und der Approach versorgt uns als Erstes im Holding. Reden die denn nicht miteinander?

Weshalb muss ich von meinem Delta-Stand zur Piste 32 rollen und darf nicht auf der Piste 34 starten? Das wäre doch viel näher und macht überhaupt keinen Unterschied!

Weshalb gibt es bei Startpiste 10 Verspätung ohne Ende?

Wieso dürfen die jetzt zuerst starten? Es hätte doch noch locker gereicht, die Piste vorher schnell zu überqueren!

Warum wird die Abflugsequenz jetzt nochmals kurzfristig geändert? Wissen die da oben eigentlich auch, was sie wollen?

Wieso nehmen sie jetzt einen VFR dazwischen? Der hat ja wohl absolut keine Priorität!

Weshalb müssen wir in Zürich immer mit Rückenwind anfliegen?

Zwar werden wir am Funk höchst selten mit solchen oder ähnlichen Fragen

konfrontiert. Dennoch sind sie da, das hat der Kurs in Biel gezeigt, und das spüren wir auch heutzutage ab und zu ziemlich deutlich heraus.

Ich hoffe deshalb, dass es mir in Zukunft mit meinen Beiträgen gelingt, die eine oder andere Frage zu klären. Ich möchte aufzeigen, mit welchen Problemen wir im Hintergrund zu kämpfen haben. Ich möchte darüber informieren, weshalb wir dieses oder jenes eben so und nicht anders machen. Ich möchte darlegen, wie eng unser Korsett zeitweise geschnürt ist und wieso auch wir nicht immer so agieren können und dürfen, wie wir es eigentlich gerne möchten. Und nicht zuletzt möchte ich auch erörtern, warum wir leider nicht immer auf alle Pilotenwünsche eingehen können, obschon wir das gerne machen würden.

GATO

Als Einstieg habe ich ein Thema gewählt, mit dem wir bei der Arbeit täglich konfrontiert werden. GATO steht für die Problematik «Go-around versus Take-off» und ist in Zürich allgegenwärtig. In Gesprächen mit Piloten stelle ich immer mal wieder fest, dass die Thematik als solche zwar bekannt ist. Welche Auswirkungen sie aber auf den Flugbetrieb effektiv hat, wissen längst nicht alle.

Der Ursprung dieses Übels ist immer der gleiche. Der Flugweg eines allfälligen Durchstarts kreuzt in unmittelbarer Nähe des Flughafens die Route einer abfliegenden Maschine. Als Folge eines derartigen Vorfalls vom 30. August 2003 hat die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST, ehemals bfu) in ihrem Schlussbericht Nr. 1868 dazu eine Sicherheitsempfehlung publiziert, die besagt: «Das BAZL sollte veranlassen, dass die ATC für Verkehrssituationen wie die hier vorliegende Verfahren anwendet, die unter allen Umständen, sowohl in IMC als auch in VMC, die notwendige Mindeststaffelung gewährleisten.»

Dass die einfachste Lösung dieser Problematik im Design neuer SIDs zu finden wäre, die einem möglichen Go-around nicht in die Quere kommen, liegt auf der Hand. Die SUST äussert sich im erwähnten Schlussbericht zu dieser Thematik unter dem Titel «Die Betriebsverfahren der skyguide im Spannungsfeld der Politik» wie folgt: «Im Herbst 1996 führte die damalige Swissair die sog. vierte Abflugwelle ein. Damit ging eine deutliche Steigerung der Anzahl Abflüge auf Piste 16 einher. In der Folge veranlasste eine Anzahl von kritischen Vorfällen von Durchstarts auf Piste 14 mit gleichzeitigen Starts auf Piste 16 die skyguide, eine konsequente Trennung der beiden Flugwege anzustreben, um dadurch eine systematische Staffelung zwischen

derartigen Flugbewegungen gewährleisten zu können. Die Auswertung einer umfangreichen Korrespondenz zwischen verschiedenen involvierten Institutionen der Aviatik (skyguide, BAZL, Regierungsrat des Kt. Zürich, Unique, damalige Swissair etc.) zeigt, dass eine derartige Trennung der in Frage stehenden Flugwege durch Schaffung einer neuen SID politisch nicht durchsetzbar war ...»

Cut-off Points

Da eine systemische Lösung aus lärmpolitischen Gründen nicht machbar war, musste das Problem auf der operationellen Ebene angegangen werden. Herausgekommen ist dabei eine Lösung, die uns zwingt, die Anflüge zu unterbrechen, um Starts zu erlauben.

Konkret haben wir am Flughafen Zürich drei verschiedene Szenarien, bei denen wir die Anflüge stoppen müssen, um Starts zu ermöglichen. Zur Anwendung kommt GATO in folgenden Fällen: Bei Anflügen auf Piste 14 mit gleichzeitigen Starts auf Piste 16 (GATO14/16), bei Anflügen auf Piste 14 mit gleichzeitigen Starts auf Piste 10 (GATO14/10) und bei Anflügen auf Piste 34 mit gleichzeitigen Starts auf Piste 32 (GATO34/32).

Je nach Szenario sind verschiedene, sogenannte Cut-off Points definiert. Diese Cut-off Points schreiben uns vor, wie nahe der erste Anflug hinter dem Start sein darf, wenn die abfliegende Maschine ihren Startvorgang eingeleitet hat. Situationsabhängig haben wir dabei verschiedene Limiten zu berücksichtigen. So braucht ein Start auf Piste 16 in Richtung Westen ein grösseres Loch in der Anflugsequenz als ein Start auf Piste 16 in Richtung Osten. Erschwerend kommt hinzu, dass wir je nach Piste für die Starts gewisser Flugzeugtypen den Abstand noch zusätzlich vergrössern müssen. Für den Start des Airbus 380 beispielsweise muss das Loch in der Anflugsequenz generell um zusätzliche zwei Meilen erhöht werden. Ebenso gibt es Konstellationen, bei denen die Wake-Turbulence-Kategorie des Starts einen direkten Einfluss auf die Grösse des Lochs in der Anflugsequenz hat.

Planung

Für die konkrete Planung solcher Abläufe unterscheiden wir je nach Szenario.

Bei **GATO14/16** wird für jeden Start zwischen Tower- und Approach-Crew koordiniert. Sobald eine startbereite Maschine in Richtung Piste 16 rollt, bestellt die Tower-Crew bei der Approach-Crew ein Loch in der Anflugsequenz. Die Approach-Crew entscheidet unter Berücksichtigung verschiedenster Faktoren, wo sie die Anflüge unterbricht, um den Start zu ermöglichen. Sollte

die abfliegende Maschine einen Slot einhalten müssen, dann ist dieser bei der Planung entsprechend zu berücksichtigen. Je nachdem, wie viele Anflüge bereits auf Radar Vectors sind, dauert es mehr oder weniger lange, bis das Loch für den Start erstellt und kommuniziert werden kann.

Bei **GATO14/10** erhöhen wir die Landeabstände generell. Die Idee dahinter ist, dass nach jeder Landung ein Start möglich ist, ohne dass dauernd koordiniert werden muss. Starts auf Piste 16, die zusätzlich dazukommen, werden weiterhin einzeln koordiniert und eingeplant. Wenn es nur vereinzelte Abflüge auf Piste 10 hat, reduzieren wir die Landeabstände auf das Minimum und koordinieren einzeln für diese Starts auf Piste 10. Das Ziel dabei ist, für die Anflüge keine unnötigen Verspätungen zu generieren, wenn es fast keine Abflüge hat.

Auch bei **GATO34/32** arbeiten wir prinzipiell mit vergrösserten Landeabständen und verringern diese, sobald es nur noch wenige Starts hat. Und auch in diesem Szenario planen wir, wenn immer möglich, nach jeder Landung einen Start ein.

«Be ready for immedate departure in 30 seconds»

Das Beobachten der letzten Landung vor dem Loch, das Erteilen der Startfreigabe und das Einleiten des Startvorgangs erfordern ein wenig Zeit. Wir planen deshalb den Unterbruch in der Anflugsequenz grundsätzlich eine Meile grösser, als dies der Cut-off Point vorschreibt. Wenn also der Cut-off Point beispielsweise bei acht Meilen Final liegt, dann erstellen wir in der Anflugsequenz ein Neun-Meilen-Loch. Das Zeitfenster, innert dem wir die Startfreigabe erteilen dürfen und der Startvorgang eingeleitet werden muss, ist somit ziemlich klein. Wir sind daher darauf angewiesen, dass der Startvorgang zügig eingeleitet wird, denn sonst kann es passieren, dass eine Startfreigabe annulliert werden muss – eine für alle Beteiligten unerfreuliche Massnahme.

Unter gewissen Bedingungen dürfen wir die vorgeschriebenen GATO-Abstände im Anflug reduzieren. Dies ist jedoch nur erlaubt, wenn der Lotse am Tower-Mikrofon garantieren kann, dass im Falle eines Durchstarts die minimalen Separationen bezüglich Radarführung und Wake Turbulence jederzeit eingehalten werden können. Da das Erfüllen dieser Auflagen aber oft eine Gleichung mit mehreren Unbekannten bedeutet, kommt dieser Passus nicht allzu häufig zur Anwendung.

gaby.pluess@swissatca.org

Wie eingangs erwähnt, möchte ich Transparenz schaffen, das gegenseitige Verständnis fördern und den Dialog mit den Cockpit-Besatzungen wieder

ein wenig ankurbeln. Das kann ich aber nicht ganz alleine, denn für Diskussionen braucht es nun mal mehr als nur eine Person. Deshalb gebe ich den Ball jetzt in das Pilotenkorps hinaus. Fragen, Anregungen und Feedback, aber auch konstruktive Kritik sind willkommen und erwünscht. Meine E-Mail-Adresse steht im Titel, mein Postfach hat ganz viel Platz, der gefüllt werden will. Falls Fragen kommen, die ich als Tower- und Approach-Lotsin nicht selber beantworten kann, werde ich mich auf die Suche nach der richtigen Ansprechperson machen.

Ausnahmsweise ein bisschen mehr als nur 35 Minuten Zeit zwischen zwei Flügen und Lust auf einen Besuch im Tower? Ein kurzer Anruf genügt, wir öffnen unsere Türen gerne. Unsere Telefonnummer ist auf den Handys im Cockpit abgespeichert oder kann beim Dispatch erfragt werden. Piloten sind bei uns jederzeit herzlich willkommen!

Danke

Ich möchte es keinesfalls versäumen, zum Schluss meines ersten Beitrags Danke zu sagen. Danken möchte ich dem Team der «Rundschau», dass es mir die Chance gibt, der ATC in ihrem Magazin eine Stimme und ein Gesicht zu verleihen. Danken möchte ich aber auch dem Vorstand unseres Lotsenverbandes Aerocontrol, dessen Mitglieder mich bei meinem Engagement für die «Rundschau» im Hintergrund tatkräftig unterstützen. ●

Civilized Thinking

Der PAD, das unbeliebte Wesen

Sommer heisst Ferien, Ferien heisst reisen, reisen heisst fliegen, fliegen heisst: wo krieg ich bloss das günstigste Ticket her? Man sucht es entweder auf einschlägigen Internetseiten, oder, falls man bei einer Luftfahrtgesellschaft arbeitet, bestellt es am entsprechenden Staff-Schalter, was natürlich für einen Airline-Angestellten viel romantischer und identitätsstiftender ist als im Internet. Obwohl es im Netz vermutlich günstiger wäre, und vor allem: fest gebucht. Leider haben ja alle Nicht-Airline-Angestellten wie zum Beispiel die Nachbarn oder die meisten Bekannten die fixe Vorstellung, als Fliegender könne man auch in der Freizeit jederzeit gratis in der Weltgeschichte herumfliegen. Könnte man ja eigentlich schon, nur hats für die Freiflieger einfach fast keinen Platz mehr in Flugzeugen mit einer Auslastung von 99,7 Prozent. Dazu kommt, dass der Kreis der Berechtigten, die ein reduziertes Billett beziehen können, auch nicht mehr so wahnsinnig exklusiv ist wie ehemals: Gerade in der sowieso schon kleinen Schweiz findet vermutlich jeder noch irgendwo einen Grossneffen, der mit jemandem verschwägert ist, der jemanden kennt, der bei der Swiss arbeitet, und folglich ein Recht hat auf reduzierte Flugpreise in Form von sogenannten Friends-Tickets. Merke: Wer bei einer Airline arbeitet, hat viele Freunde.

Diese preisreduzierten Passagiere nennt man im Fachjargon PAD, Passengers with Airline Discount. Nicht zu verwechseln mit den iPADs, den Dingern, die alle Piloten gerne gehabt hätten, aber nur die M/Cs gekriegt haben. PADs sind also Passagiere, die zwar ein Ticket, aber meistens noch keinen Sitzplatz haben und vor dem Flug am Gate herumstehen (engl. stand-by) wie bestellt und nicht abgeholt. PADs sind die Allerletzten in der aviatischen Nahrungskette. Sie hoffen alle auf einen Jumpseat, obwohl der Flug eh hoffnungslos überbucht ist mit Passagieren, die ihr Billet last minute im Internet gekauft haben, zu Preisen, die sämtliche Freiflugtarife alt aussehen lassen.

Da die Jumpseat-Vergabe gemäss den überlieferten Regeln der christlichen Seefahrt immer noch dem Kapitän obliegt, geniesst dieser auf begehrten Flügen eine Beliebtheit, die sonst ihresgleichen sucht. So kriegt er im Vorfeld eines Fluges zu einer attraktiven Destination, zum Beispiel nach Südostasien, von potenziellen Jumpseat-AnwärterInnen die lebenswertesten Brieflein ins Postfach geschickt, nicht selten alimentiert von kleinen Aufmerksamkeiten aus hiesigen Konditoreien. Zugegeben, das war früher vielleicht mal der Fall. Bis vor etwa zwanzig Jahren, bis zur beklagenswerten Erfindung der elekt-

ronischen Post. Heute geht das alles über E-Mail, ganz ohne die erwähnten Beilagen, und die ersten flehenden E-Mails von ePADs kriegt der Captain jeweils geschätzte fünf Millisekunden nach Veröffentlichung seines neuen Einsatzplanes im Intranet, also am 24. des Vormonats um fünf Millisekunden nach Mitternacht. Und das tönt dann beispielsweise etwa so: «Lieber P., du fliegst mit mir am 17. nach BKK. Ich arbeite jetzt schon seit drei Wochen bei der Swiss und war noch nie in BKK! Deshalb möchte ich meine Schwiegereltern mitnehmen, die waren auch noch nie dort, und bitte dich deshalb um Jumpseats! Zur Not würden wir auch Sitze in der First oder dem Cockpit akzeptieren! Viele Grü...»

Klar, man ist selbstverständlich PAD-freundlich (psych.: padophil) und füllt jeden möglichen Sitz, weil, man war ja auch schon selber froh darum. Und auch der eigene Nachwuchs ist ganz scharf auf diese Art des verbilligten Lufttransports. Allerdings nicht unbedingt auf den Notsitzen: Schrecklich ist für die Jugendlichen die Vorstellung, einen ganzen Nachtflug zusammengekrümmt auf dem harten Gestühl verbringen zu müssen, dazu noch ganz ohne Filme und Entertainment! Wo doch unser Arbeitsplatz auch sonst schon absolut retro ist und vintage, ganz ohne WLAN und andere Mindeststandards heutigen Gesellschaftslebens. So kulturlos und asozial können wohl nur Piloten dahinvegetieren! Da bleiben die Jungen dann doch lieber daheim, wo es Wifi und Twitter und Facebook gibt und man kommunikativ nicht völlig von der Umwelt abgeschnitten ist.

Früher war das grad umgekehrt: Man musste weit weg von Zu Hause, wenn man etwas erleben wollte. Die Flugzeuge hatten auch eine normale Auslastung, das heisst immer noch genügend Platz für Staff Travellers (heute: PAD), weil das Airline-Geschäft halt schön reguliert war und niemand von Yield sprach, sondern es einfach gut rentierte. Die einzige Bedingung zum Mitkommen damals, wenn man Mann war: das Tragen einer netten Krawatte. Die regulären Passagiere konnten anhand dieses Codes ganz einfach erkennen, wer da zum reduzierten Tarif in der Kabine sass (oder wer ein Tiger war; aber die trugen zur Krawatte zusätzlich noch einen Vögele-Anzug). Und ich erinnere mich gut an die zugleich teuerste und hässlichste Krawatte, die ich einst obernotfallmässig in JFK erstehen musste, um dann schliesslich trotzdem noch stehengelassen zu werden ... also doch nicht alles so rosig, damals.

Deshalb mache ich hier und heute einen Vorschlag, der vordergründig vielleicht eher quer zum Sparprogramm SCORE zu stehen scheint, hintergründig aber unermesslich wertvoll für die Motivation und Identifikation der gesam-

ten Belegschaft mit ihrer Airline sein dürfte: Ein eigenes Flugzeug nur für PADs, ausgestattet mit 330 Jumpseats, im Frachtraum anständige Ständer für Velos und Gestelle für Kiteboards und Kompressoren für Tauchflaschen, die Piloten und Flight Attendants wären auch alle PADs, in Shorts und Flip-Flops, tauschten sich immer wieder ab und wären ferienhalber unterwegs zwischen den beliebtesten Destinationen in Florida, Fernost, Kalifornien und der Südsee. Das kam mir kürzlich spontan in den Sinn, als ich zufrieden in Bangkok sass, vor mir einen schon halbleeren Pitcher Singha und daneben das Lieblingsgericht aller PADs in Thailand: pad thai.

pk2@bluemail.ch

Vom Einzelkämpfer ins Zweimann-Cockpit

Der Schritt vom kleinen und langsamen Propellerflugzeug in das Cockpit eines Verkehrsflugzeugs ist gross. Um dies den Studenten zu erleichtern und die Zusammenarbeit im Zweierteam zu lernen, dienten in sogenannten Bridge-Kursen verschiedene Hilfsmittel.

Text: Jürg Ledermann

In den 70er Jahren gab es kein offizielles (ICAO-) Bindeglied zwischen dem klassischen Ausbildungsziel einer Flugschule, dem CPL-IFR (Commercial Pilot Licence mit Instrumentenflug) und den damaligen Flugzeugen, die bei den Airlines im Einsatz standen. Ein selbst entwickelter Jet-Trainer bei der Swissair diente als Brücke zwischen den leichteren und eher langsamen Propellermaschinen und Airline-Jets. Für diesen Zweck wurde das Mock-up eines DC-8-Cockpits benutzt, in dem die Studenten in der Grundausbildung ohne Motion die Flight & Navigation Procedures (FNP) trainierten. Sie sassens damals also schon in der Urform eines FNP-Trainers (FNPT). Der Trainee lernte dabei in einem vereinfachten Multi Crew Concept den Umgang mit höheren Holding und Approach Speeds, der Trägheit des schwereren Flugzeugs und der Charakteristik der Jet-Triebwerke.

Im DC-9/MD-80-Simulator wurden diese Abläufe anschliessend im vollständigen Multi Crew Concept trainiert. Das war eine neue Herausforderung für die Piloten, die in der Grundausbildung bis dahin als Einzelkämpfer für alles selber schauen mussten - Fliegen, Navigieren, Funken und Bedienen sämtlicher Systeme. In dieser Phase wurde auch die Standardisierung der Flugverfahren durchgeführt. Gerade für die Piloten, die gruppenweise aus dem Ausland (Deutschland, Grossbritannien und Niederlande) direkt als First Officers in die Swissair eintraten, war diese Phase wichtig.

Neue, potente Flugzeuge

1983 wurde mit der Beechcraft King Air 200 an der Lufthansa-Verkehrsfliegerschule Bremen ein leistungsstarkes, schnelles Flugzeug in das Ausbildungsprogramm der SLS (Schweizerische Luftverkehrsschule) integriert. Es war mit Turboprop-Motoren und einer Druckkabine ausgerüstet und wurde im Multi Crew Concept (damals Crew Coordination Concept, CCC) geflogen. Von 1987 bis 1997 wurde diese Trainingsphase auf der PA-42 Cheyenne in Bremen absolviert. Im Anschluss durchliefen die Piloten einen verkürzten



«Bridge Course Jet» auf den Simulatoren der Swissair. Mit dem Bridge-Kurs wurde der Fokus der Ausbildung auf die damaligen Basisflugzeuge MD-80, Fokker 100 und später A320 gelegt. In deren Simulatoren wurde mit den «richtigen» Procedures trainiert. Die Thematik war die gleiche wie in den 70er Jahren: schnelles, schweres und träges Flugzeug, Jet-Triebwerke und Zweimann-Cockpit. Auch ging es darum, das Flugzeug im Instrumentenflug mit Raw Data ohne Autopiloten im Griff zu haben. Gleichzeitig diente der Kurs als Basis für den nachfolgenden Umschulungskurs bei der Swissair. Dieses Modell bestand bis 2001, wobei nach Auflösung der SLS im Jahr 1997 die fliegerische Vorbereitung von der PA-42 Cheyenne auf die in der Schweiz verfügbare und kostengünstige PA-34 Seneca verlegt wurde.

Nach dem Grounding gab es seitens der Swiss lange keinen Bedarf mehr für einen Bridge-Kurs. Die SAT (Swiss Aviation Training) hatte einen MCC-Kurs (Multi Crew Cooperation) im Programm, der auf den MD-80- und A320-Simulatoren stattfand. Dieses Angebot wurde hauptsächlich von Studenten in Anspruch genommen, die die Ausbildung selbst finanzierten und ihre Pilotenausbildung trotz der Krise beenden wollten.

Bruch und Neustart

Ab 2007 wurde wieder für die Swiss geschult. Von ICAO und JAR gefordert waren sieben MCC-Übungen oder 20 Stunden. Trainiert wurde auf den Simulatoren Embraer 145 und King Air 200. Von ATPL-Absolventen wurde ein A320-Programm MCC mit einer reduzierten «light checklist» abgearbeitet. Die Trainees bedienten die Knöpfe im Cockpit ohne vertieftes Hintergrundwissen, was ihre Manipulation bedeutete und auslöste. Es entsprach aber nicht der Schulphilosophie, so zu trainieren.

Bei der Neubeurteilung der MCC-Schulung im Frühjahr 2011 wurde deutlich, welche Anforderungen an eine zielgerichtete Ausbildung im Übergang von der Basisschulung zum ersten Typerting auf einem Verkehrsflugzeug zu erfüllen sind und wo die Schwächen liegen, wenn diese Ausbildung, verteilt in verschiedenen Organisationen, abgehalten wird.

Studenten des neu gestalteten MPL-Kurses der SAT waren für die Arbeit im Zweimann-Cockpit wie erwartet deutlich besser vorbereitet als ATPL-Abgänger derselben Schule. Die 45 Stunden im FNPT II Beechcraft King Air 200 (siehe «Rundschau»-Ausgabe 2/2012) während der Phase «Basic MCC» und weitere 36 Stunden auf dem Simulator A320 in der Intermediate Phase waren für die einen ein sehr gutes Fundament, das den anderen aber grösstenteils fehlte. Die unterschiedlichen Voraussetzungen, mit denen die Studenten in

den anschliessenden Initial Conversion Course (ICC) kamen, ergaben sich aus dem Ansatz «minimum compliance» für den MCC-Kurs der ATPL-Absolventen. Die vorbereitenden Module in MPL- und ATPL-Kursen mussten also harmonisiert werden. Diese Module sind nun mit der Neugestaltung besser aufeinander abgestimmt worden, ohne das Rad neu erfinden zu müssen. ●

«Die Studenten erreichen in kürzerer Zeit mehr»

Früher wurden die Belange der Multi-Crew-Ausbildung und die Typenschulung auf den Airbus 320 in zwei separaten Gefässen vermittelt. Nun wurden sie in einem Kurs vereint. Die Schüler werden so phasengerecht und ohne Leerläufe direkt zum Typerting geführt. Daniel Schäfer informiert über die Entstehung des neuen Kurses.

Interview: Jürg Ledermann und Frédéric Macheret, Spezialist Training

«**Rundschau**»: Im Bericht «Vom Einzelkämpfer ins Zweimann-Cockpit» wird erklärt, wie die Solo-Piloten von kleinen und langsamen Flugzeugen früher den Schritt in die Zweimann-Cockpits von Airline-Jets gemeistert haben. Nun wurde der MCC-Teil (Multi Crew Cooperation) in den Initial Conversion Course A320 (ICC) integriert. Was sind die Gründe dafür?

Daniel Schäfer: Die Swiss hatte das vitale Interesse an einem Lehrgang, dessen Struktur und Inhalte klar auf den späteren Arbeitsplatz im Swiss-Cockpit ausgerichtet ist. Die Hauptgruppe in der Pilotenausbildung der Swiss Aviation Training (SAT) sind die Studenten, die für ein Cockpit bei der Swiss vorgesehen sind. Trotzdem muss die Schule auch auf die Interessen der «Selbstfinanzierer», der Hochschulabgänger der ZHAW und der Piloten der Luftwaffe Rücksicht nehmen.

«**RS**»: Wer gab den Auftrag für die Neugestaltung der MCC-Ausbildung, und wann war das?

D.S.: Hanspeter Boller, der Leiter Crew Training der Swiss, trat im Oktober 2010 mit der Frage an mich heran, ob ich das machen wolle.

«**RS**»: Wer war auf Seiten der SAT beteiligt? Diese Ausbildung wurde ja von ihr durchgeführt.

D.S.: Es war ein sehr grosses Projekt, dessen Leitung zwischen Rolf Eickstädt, dem früheren Leiter Ausbildung der SAT, und mir aufgeteilt war. Diese Konstellation war sehr glücklich, denn ich kenne Rolf von gemeinsamen Flügen auf der MD-11 gut. Er hat sehr viel Erfahrung in der Ausbildung, ein grosses Netzwerk und ein fundiertes Wissen über juristische Fragen bei der Zertifizierung von neuen Kursen.

«**RS**»: Hat sich die SAT nicht gesträubt, «ihren» MCC-Kurs aus der Hand zu

geben?

D.S.: Zu Beginn spürte ich Skepsis gegenüber den Fragen, was mit diesem Kurs bezweckt werden sollte, und wo die Interessen der Swiss liegen. Es war nie unsere Idee, etwas wegzunehmen oder zu zerstören. Wir wollten der SAT in ihrem Geschäft ein zusätzliches, neues Produkt anbieten. Der bisherige MCC-Kurs wird am Markt ja weiterhin benötigt.

«RS»: Auf welcher Basis habt Ihr den neuen Kurs aufgebaut?

D.S.: Im Winter 2010/2011 hatte ich viele Second Officers in der Streckeneinführung. Ich benutzte diese Gelegenheit, um unsere «Kunden» direkt zu befragen. Es kristallisierten sich schnell die Punkte heraus, die es zu bewahren galt, aber auch Schwachstellen, wo wir die Schulung anpassen mussten. Diese Fakten, die gesetzlichen Vorgaben und die grundsätzlichen Inhalte aus MCC und ICC waren die Basis, um den Kurs mit Rolfs und den Ideen weiterer Instruktoressen «auf der grünen Wiese» zu entwickeln. Hanspeter Boller liess uns dabei ohne Einschränkungen freie Hand.

«RS»: Als Ziel war doch aber sicherlich eine finanzielle Einsparung vorgegeben.

D.S.: Kosten waren nie ein Thema oder eine Vorgabe. Das Lufthansa-Projekt SCORE kam ja deutlich später. Durch die Konsolidierung von Inhalten und durch den effizienteren Einsatz der Simulatoren und anderer Hilfsmittel gelang es tatsächlich, die Kosten zu senken. Einige Instruktoressen wehrten sich zu Beginn deutlich und wollten bei einer allfälligen Sparübung nicht mitmachen. Sie waren aber sehr engagiert, als es darum ging, ein neues, besseres Ausbildungssystem zu entwerfen. Mittlerweile waren im Verlaufe der Entwicklung alle vom neuen Produkt überzeugt, das auch einer Empfehlung in den anwendbaren JAA- und EASA-Dokumenten entspricht. Gerade unsere Instruktoressen im Team haben gekonnt ihr gesamtes Know-how und Herzblut in das neue Ausbildungssystem eingebracht.

«RS»: Kannst Du uns die grössten Neuigkeiten/Innovationen erklären?

D.S.: Die Studenten lernten im MCC bisher, Procedures auf verschiedenen Trainingsgeräten auszuführen, die sie dann wieder vergessen mussten, wenn es darum ging, den A320 im Typerting-Kurs «richtig» zu bedienen. Hauptsächlich diese Doppelspurigkeiten wollten wir ausräumen.

Das knappe Gut in der Ausbildung ist die Zeit im Simulator. Es ist nicht sinnvoll, in einem Full Flight Simulator während mehr als einer Stunde eine

Cockpit Preparation durchzuspielen. Solche Lernmodule können nun im IPT (Integrated Procedures Trainer) in interaktiver Umgebung gelehrt werden. Im IPT werden also nicht mehr nur technische Details diskutiert, sondern von der ersten Stunde an Wordings und Procedures (z.B. Circling- oder RNAV-Anflüge) trainiert. Beim Einsatz der kostbaren Simulator-Zeit sind wir dadurch deutlich effizienter geworden.

Die Jeppesen-Kärtchen wurden abgeschafft. Neu wird ab dem ersten Tag mit den Lido-Unterlagen und der Dokumentation des CrewLink-Offline bzw. LPC-Browsers geflogen. Auch die Instruktoren der SAT haben heute Zugriff auf die Originalbücher der Swiss und müssen sich nicht mehr mühsam Kopien herstellen, die dann rasch veraltet waren.

«RS»: Welche Vorteile erhofft man sich?

D.S.: Die Studenten profitieren im MCC-ICC vom Tag eins an von einem integrierten Programm, das sie ohne Parallelitäten und Leerläufe zum Skilltest bringt. Darin eingeschlossen sind sämtliche nötigen Kompetenzen aus den Bereichen MCC, Philosophie im Umgang mit der Schnittstelle Mensch-Maschine, Technikverständnis und fliegerisches Können. Sie erreichen auch dank neuer Ausbildungsunterlagen und -methodik in kürzerer Zeit mehr.

Im IPT können Dinge ohne zeitlichen Stress des «fliegenden Büros» angeschaut und diskutiert werden. Die Studenten sind dadurch besser auf das vorbereitet, was im Simulator später auf sie zukommt. Die Erfahrungen im Simulator dienen dann bereits der Konsolidierung und sind eher positive Bestätigung als neues Terrain.

Gerade zu Themen wie Cockpit Preparation oder ECAM-Handling haben wir Videofilme drehen lassen, die interaktiv sind und vom Trainee beliebig oft online oder auch offline auf Smartphones, iPads oder allen gängigen Computerumgebungen abgespielt werden können. Wir eröffnen dem Studenten die Möglichkeit, nach seinem Lernstil und -tempo vorzugehen. Es stehen auch drei IPT-Sessions für individuelles Training (IT) am Ende der jeweiligen Lernphase zur Verfügung. Damit bieten wir die Gelegenheit für stressfreies Lernen. Gleichzeitig appellieren wir an die Eigenverantwortung der Studenten, diese Möglichkeiten wahrzunehmen, um Defizite, Probleme oder offene Fragen auszuräumen.

«RS»: Der IPT scheint nun deutlich mehr im Einsatz zu stehen. Mussten neue Geräte beschafft werden?

D.S.: Wir benötigen keinen zusätzlichen IPT. Die bestehenden Geräte sind

jetzt allerdings besser ausgelastet, und die Stunden sind neu gestaltet worden. Der Instruktor ist mit den beiden Studenten für dreieinhalb Stunden inklusive Pausen im neu gestalteten IPT-Raum. Er hat dann 45 Minuten Pause und übernimmt zwei weitere Studenten.

«RS»: Sind damit auch mehr Swiss-Instruktoren im Einsatz?

D.S.: Ja und nein. Wir haben die Möglichkeit, im IPT First Officers der Swiss, aber auch SAT-Instruktoren einzusetzen. Darunter hat es viele ehemalige Captains der Swiss. Damit sie à jour bleiben können, geben sie eine fest definierte Anzahl Übungen, für die sie ein Briefing erhalten haben. Andererseits fliegen sie in ihrer ehemaligen Aufgabe als Captain in SIM-Sessions, in denen es bei komplexen Problemen nicht sinnvoll wäre, wenn ein Student die Rolle des Captains übernehmen müsste. Das Aufgebot für diese Assisting-Rolle kann auch im Einsatz eines «normalen» Captains der Swiss stehen.

«RS»: Wie viele Trainees können so maximal pro Jahr geschult werden?

D.S.: Wir könnten alle sechs Wochen zwölf Studenten in die Ausbildung schicken. Das gäbe bei möglichen acht Klassen ein Jahrestotal von 96 Second Officers.

«RS»: Wo ist der Flaschenhals im neuen MCC-ICC-Kurs?

D.S.: Wir gehen im Moment nicht an diese Kapazitätsgrenze, sondern bilden nur sechs Klassen aus. Der Flaschenhals der Ausbildung ist die Streckeneinführung LIFUS, zu der im Moment nicht mehr Second Officers aufgenommen werden können. Auch wenn die Swiss zukünftig ein grösseres Schulungsvolumen verkraften sollte, wird der MCC-ICC-Kurs nicht das Nadelöhr werden. Wir könnten die Kapazität über das heutige Mass ausbauen.

«RS»: Wie viele Kurse wurden so durchgeführt?

D.S.: Als Erste kam die SAT-Klasse 3/10 in den Kurs. Diese Studenten haben im August wahrscheinlich schon den Final Check hinter sich. Die zweite wird dann in der Streckeneinführung sein, die dritte im Simulator.

«RS»: Was ist die Bilanz?

D.S.: Gerade das IT im IPT wurde von einigen Trainees der ersten Klasse als unnötig empfunden. Die zweite Klasse machte davon aber rege Gebrauch. Wenn sich herumspricht, welche Chancen sich hier eröffnen, wird das sicher sehr positiv bewertet.

«RS»: Gibt es unterschiedliche Programme für die Studenten, die aus ATPL- oder MPL-Klassen kommen?

D.S.: Sie machen grundsätzlich die gleiche Ausbildung, wobei das ATPL-Programm auf den vorgegebenen Umfang des MPL-Programms angehoben wurde. Aufgrund gesetzlicher Vorschriften müssen die MPL-Absolventen einen Progress- und Mastertest absolvieren. Diese Tests lassen wir die ATPL-Kandidaten auch machen. Das trägt zur Konsolidierung der Ausbildung bei. Das Wissen der Studenten ist schliesslich auf gleichem Niveau. Die fliegerischen gesetzlichen Vorschriften, die für ATPL- und MPL-Absolventen zu berücksichtigen sind, übertreffen wir mit dem neuen Programm deutlich. Aus eigenem Interesse ist die Swiss an gut ausgebildeten First Officers interessiert.

«RS»: Wann macht der Student nun den Übertritt zur Swiss? Früher war das nach Abschluss des MCC.

D.S.: Aufgrund verschiedener Umstände juristischer und logistischer Art ist es sinnvoller, wenn der Student früher in die Swiss eintritt. Themen wie Firmen- oder Philosophiewechsel können nun in der Anfangsphase der Ausbildung erledigt werden. Die Studenten haben somit ab der ersten Stunde mit dem Login für das Intranet Zugang zu den Originalbüchern und den Support der verschiedenen Dienststellen der Swiss.

Das bedeutet für den Student eine gewisse Erleichterung, weil der massgebende Entscheid «Board II» früher stattfindet und der Student damit bereits bei der Swiss angekommen ist. Auf der anderen Seite fordert die Swiss Eigeninitiative und Selbständigkeit. Für junge Leute, die sich im üblichen Schulschema wohlfühlten, kann das ein grosser Schritt sein.

«RS»: Was passiert, wenn ein Trainee den MCC-ICC nicht beenden kann? Welche Lizenz hat er dann, und was wird dafür benötigt?

D.S.: In einem solchen Fall werden die Programmteile, die für das MCC nötig sind, noch abgeschlossen. Für diesen Zweck haben wir eine spezielle Session mit Emergency Descent und Weiterem. Der Student hat dann den BAZL- anerkannten MCC-Abschluss. Es spielt dabei keine Rolle, ob der Student aus einem ATPL- oder MPL-Kurs in den MCC-ICC kam.

«RS»: Für ein solches Projekt braucht es sicher eine Reihe von Genehmigungen seitens der Aufsichtsbehörde. Wie war die Kooperation mit dem BAZL?

D.S.: Wir haben das BAZL schon sehr früh über unsere Ideen und Pläne informiert. Wir haben da ja für uns und die Aufsichtsbehörde Neuland betre-

ten. Sie war sehr offen und hat uns während der «Bauphase» des Kurses begleitet und unterstützt. Interessanterweise mussten zwei Anträge gestellt werden: der eine von der SAT für die MPL-Studenten, der andere von der Swiss für ATPL-Kandidaten, da die MPL-Studenten juristisch bis zur Lizenzierung nach dem Typing Skill Test unter der Obhut der SAT stehen.

Bereits im April 2011 stellten wir den Antrag für den Kurs. Die umfangreichen Unterlagen reichten wir dann im Herbst ein, und sie konnten darauf unverzüglich bearbeitet werden.

«RS»: Es wurden viele Lernunterlagen geschaffen und die neue Medien einbezogen. Wird das übrige Korps in der einen oder anderen Weise auch in den Genuss davon kommen?

D.S.: Es ist möglich, dass sich die Lernmethodik in Zukunft entwickeln wird. Wir wollen den Film über das ECAM-Handling zum Beispiel in Upgradings einsetzen – nicht um das Wording zu trainieren, sondern um an geeigneten Stellen die Rolle des Captains zu diskutieren.

«RS»: In kurzer Zeit habt Ihr, das Team um Rolf und Dich, eine eindruckliche Arbeit geleistet. Wie viel Zeit wurde investiert?

D.S.: Es kamen rund 370 Manntage Arbeit zusammen. Darin eingeschlossen sind das Überarbeiten sämtlicher CBT-Sessions und der Abgleich mit den neuen Unterlagen von Airbus, das Schreiben der neuen IPT- und Simulator-Übungen, der Einbezug des neuen eQuali-Systems und des Performance-Teils, den Simon Heimgärtner beigesteuert hat.

«RS»: Wie viele Stunden hat Dein Tag, Dani?

D.S.: Leider zu wenige.

«RS»: Wir danken Dir, dass Du für die «Rundschau» trotzdem Zeit hattest! ●



Daniel Schäfer wurde in Basel im März 1963 geboren. Er wuchs in Wallisellen auf und beendete das Gymnasium mit der Matura Typus C (mathematisch-naturwissenschaftlich). Anschliessend begann er mit dem Wirtschaftsstudium in Zürich. Parallel dazu besuchte er die vier FVS-Kurse (Fliegerische Vorschulung) und beschäftigte sich mit Schleppfliegerei in Grenchen. Er flog Air-Taxi in Zürich und war damals bereits in der Instruktion tätig – unter anderem bei Horizon in Augwil (Kloten). Als First Officer instruierte er auf der MD-11 und A330/340. Er hatte diverse militärische Führungsfunktionen inne und war Deputy Fleetchief MD-11. Er begleitete verschiedene Projekte innerhalb der Swissair/Swiss, darunter den Austausch zwischen Flugverkehrsleitern und Piloten. Seine aktuellen Funktionen sind Captain auf der A320 und Synthetic Flight Examiner. Er ist verheiratet, wohnt in Gränichen AG und – wie er anfügt – hoffentlich bald in Kölliken AG. Seine Hobbys sind seine Familie, alle möglichen Sportarten und zurzeit der Umbau eines Bauernhauses aus dem 18. Jahrhundert in Kölliken.

«Un cours beaucoup plus intégré et complet»

Le «Rundschau» a rencontré un des participants du premier cours Swiss MCC-ICC. Très positif, Julien Bioley s'exprime durant cette interview concernant le nouveau cours de transition sur Airbus A320. Il a particulièrement apprécié la progression naturelle et constante des exigences en compétences humaines et techniques.

Interview: Frédéric Macheret, spécialiste training

«**Rundschau**»: Bonjour Julien, nous nous trouvons en Romandie, au coeur de l'aviation genevoise dans le café de l'Aéroport de Cointrin: «Le petit Prince». Un signe particulier pour un aviateur comme toi?

Julien Bioley: Oui, en effet, j'ai été longtemps ici au sol dans l'aviation en travaillant pour l'Aéroport de Genève, l'ADG, un lieu que je connais bien et maintenant je m'y retrouve, mais de l'autre côté: celui des pilotes Swiss romands depuis 2008. Un signe aussi, car Antoine de Saint-Exupéry était aussi un aviateur passionné.

«**RS**»: Début 2005, après ton cours MCC, tu quittes la SAT avec ton «ATPL frozen» en poche. Swiss n'engage pas encore de pilotes, mais tu es engagé à Genève. As-tu pu utiliser tes compétences MCC pour ton poste au sol?

J.B.: En 2005, ne pouvant voler pour Swiss, j'ai décidé de rester proche de l'aviation suisse en attendant le bon moment pour grimper dans un cockpit. Dans le cours MCC à la SAT, j'ai été suffisamment sensibilisé aux relations interpersonnelles et j'ai pu tout de suite reconnaître les différentes difficultés liées au travail en groupe dans ma nouvelle équipe et utiliser ces compétences pour m'intégrer et comprendre le fonctionnement des différents éléments du team. Peu après, l'ADG a mis en place un cours de facteurs humains pour les employés des opérations de vol, basé sur des éléments Multicrew que l'on connaît bien chez Swiss.

«**RS**»: Tu as pu participer à l'ancien cours MCC, à la fin de ta formation à la SAT, et maintenant tu viens de terminer ton nouveau cours MCC-ICC sur l'Airbus. Tout d'abord toutes nos félicitations. As-tu pu remarquer des différences entre l'ancien cours MCC et le nouveau?

J.B.: La vraie grande différence, c'est la totale intégration des parties MCC dans les différents exercices au simulateur. A chaque leçon on progresse

dans la coopération Mutlicrew. Tout d'abord en opération normale, puis progressivement, on augmente la difficulté en opération anormale et les différents éléments techniques complexes interviennent au bon moment et font progresser les pilotes, tant sur un plan technique que sur un plan humain. C'est un cours beaucoup plus intégré et complet.

«RS»: Selon le syllabus, certains exercices au simulateur sont effectués avec des captains de la ligne afin de donner encore plus de réalisme lors de l'apprentissage. Comment as-tu perçu ceci?

J.B.: C'était très positif. En repensant à ma transition Avro, on était seul entre copi et ce n'est que lors du «skill test» que nous avons eu un «line captain». Cette fois-ci, c'était très intéressant et réaliste de pouvoir mettre en pratique l'acquis des exercices préalable avec des commandants de la ligne bien avant le «skill test».

«RS»: Au niveau MCC, as-tu appris quelque chose de nouveau dans ce cours?

J.B.: Grâce à mon expérience préalable et à mon premier cours, j'ai été exempté de la partie théorique MCC englobant les bases du CRM. Je l'avais déjà suivi auparavant. J'ai quand même pu apprendre beaucoup d'éléments purement MCC concernant notamment la communication, la coordination, la coopération, typiques aux particularités du pilotage des Airbus.

«RS»: Tu as déjà beaucoup d'expérience de vol sur Avro, cela t'a-t-il aidé lors de cette transition?

J.B.: Cela m'a aidé, dans le sens où la manière de préparer les exercices simulateurs n'était pas nouvelle. Je savais déjà comment préparer mes vols. J'ai aussi aisément pu utiliser mon expérience «two men cockpit» durant nos séances d'entraînement et ça c'était rassurant.

«RS»: Ce cours a été créé pour des jeunes pilotes sortant de la SAT et sans expérience en ligne; selon toi, faudrait-il améliorer quelque chose pour ces pilotes?

J.B.: La partie normale OPS, «standard operation», aide énormément les jeunes pilotes, sans expérience, à assimiler et entraîner les procédures utilisées chez Swiss, surtout au niveau de la pratique de vol et du pilotage pur. Cette partie est vraiment bien conçue. Sinon, il y a quelques thèmes d'exercices qui pourraient être placés ailleurs. D'ailleurs, plusieurs débriefings ont déjà eu lieu avec les créateurs du concept MCC-ICC à des fins d'amélioration.

«RS»: Pourrait-on raccourcir ce cours pour des pilotes venant de l'Avro?

J.B.: Oui, pour moi, la partie normale OPS où on pratique du CRM «multi-crew» m'a parue assez longue, vu que j'avais déjà quelques années de vol chez Swiss et que la culture de travail dans un cockpit Swiss, avec nos procédures de vol m'était déjà connue. Probablement que là, pour des pilotes expérimentés venant de l'Avro, on pourrait raccourcir un peu la formation.

«RS»: Parlons un peu de l'instruction: le syllabus prévoit plusieurs leçons avec le simulateur de procédures «IPT», à quel point as-tu pu profiter de ces sessions?

J.B.: C'est vrai que la sensation de l'avion est très synthétique avec l'IPT, mais grâce à ces exercices sur ce «mock-up» électronique, nous avons pu entraîner pratiquement toutes les procédures de vol, les manipulations, les wordings et les pannes techniques. Chaque session IPT a été renforcée par la mise en pratique dans des exercices au simulateur. L'IPT a renforcé mon apprentissage technique, notamment lors des sessions d'entraînements individuelles.

«RS»: Et dans le simulateur, comment as-tu jugé le choix des thèmes et la qualité de l'instruction?

J.B.: C'était très bien. Les exercices sont intégrés et sont au niveau des phases suivies. Le rythme d'apprentissage est bien adapté et permet d'éviter d'avoir la tête pleine d'éléments inutiles pour les exercices pratiques.

Nous avons même eu un TRS dédié à notre cours et ça c'était vraiment positif. Nous avons un instructeur attitré, pour nous, qui pouvait comprendre nos problèmes, suivre notre progression et nous aider lorsque c'était nécessaire.

Par contre, on sent quand même que c'est un cours relativement neuf: les instructeurs étaient souvent en double, ou pas encore routiniers par rapport aux nouveaux exercices.

Pour les phases d'apprentissage avancées, j'ai vraiment apprécié les instructeurs venant de la ligne et utilisant régulièrement nos procédures Airbus.

«RS»: Le nouveau syllabus de cours dure plus longtemps et contient plus d'exercices. La compagnie dépense probablement, en terme de ressources, plus qu'auparavant pour cette formation. Comment vois-tu ceci alors que la pression financière actuelle est grande?

J.B.: Notre cours a commencé au début février et s'est terminé avec le cours «Route Ops-winter Ops» au début juin. Nous avons donc été improductifs

durant plus de quatre mois. C'est évidemment très surprenant dans le contexte actuel, par contre c'est très réjouissant de voir que la compagnie veut garder un niveau d'instruction très élevé avec de très hauts standards et investit pour la formation des pilotes. C'est gratifiant pour nous.

C'est vrai aussi que cela pourrait donner l'impression que la compagnie dépense plus, mais il ne faut pas oublier que le gain de formation global et l'amélioration du cours par ce nouveau syllabus amène aussi beaucoup d'économie de temps et de ressource.

«RS»: Si tu pouvais donner un conseil aux futurs pilotes MCC-ICC, que leurs dirais-tu?

J.B.: Travaillez, préparez vos sessions de simulateur, mais n'oubliez pas de profiter des moments plus ludiques qui compenseront les exercices difficiles. La formation étant assez longue, il est aussi important de trouver des moments de détente qui permettront d'être suffisamment endurant. Je leur souhaite aussi beaucoup de réussite dans ce très beau chemin de formation.

«RS»: Un grand merci pour ta disposition, nous te souhaitons bonne chance pour la suite de ta formation et beaucoup de plaisir durant ta phase d'introduction en ligne. ●

Lexique des abréviations par ordre d'apparition:

F/O	First Officer
MCC-ICC	Multi-Crew-Cooperation-Integrated-Conversion-Course
ADG	Aéroport De Genève
SAT	Swiss Aviation Training
ATPL frozen	Airline transport Pilot Licence. Le terme «frozen» est appliqué à une telle licence lorsque le pilote n'a pas encore 1500 heures de vol en opérations multipilotes et n'a pas encore effectué son examen pratique ATPL.
CRM	Crew Resource Management
IPT	Integrated Procedures Trainer, simulateur de cockpit permettant d'entraîner les procédures opérationnelles et techniques.
TRS	Training Supervisor



Julien Bioley, 31 ans, étudie à la faculté Mathématiques de Genève, puis débute sa formation de pilote à la SAT en juin 2003 et obtient son brevet «ATPL frozen» en 2005. En attendant une place chez Swiss, il est employé durant trois ans dans le département opération de l'aéroport de Genève comme responsable de projet. Débute comme First Officer RJ-100 chez Swiss European en 2008, puis change de flotte chez Swiss International en février 2012. Participe au premier cours MCC-ICC de février à juin 2012.

Pour compenser le côté professionnel de l'aviation commerciale, Julien joue au tennis a beaucoup d'humour et de bonne humeur et effectue des randonnées en montagne.

Ein Blick zurück – Rolf Odermatt im Gespräch

Vier Jahre engagierte sich Rolf Odermatt als AEROPERS-Vorstand, mehr als drei davon als Präsident. Die «Rundschau» sprach mit dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden über seine Zeit an der Spitze des Pilotenverbands.

Interview: Peter Tilly

«Rundschau»: An der AEROPERS-Generalversammlung 2008 sind nach Ablehnung des GAV08 vier Vorstandsmitglieder zurückgetreten, und einer nahm die Wahl nicht an. Du gehörtest zu den fünf Kandidaten, die sich für einen der freien Vorstandsposten gemeldet hatten. Was waren 2008 die Gründe für Deine Kandidatur?

Rolf Odermatt: Meine Frau Andrea! Als ich mich zu Hause wiederholt über die Zustände und Verhältnisse bei der Swiss beschwert hatte, meinte sie trocken, ich solle mich doch selber engagieren. Sie gab somit den Anstoss zu meiner Kandidatur. Im Hinblick auf die derzeitigen Vakanzen im Vorstand wäre es darum sicher sinnvoll, wenn der eine oder die andere ein Engagement im Vorstand mit seiner Partnerin oder seinem Partner ernsthaft besprechen würde!

«RS»: Zeit zum Einarbeiten blieb Euch keine. Die Baustellen öffneten sich schneller als gedacht. Die Swiss bestellte Flugzeuge, obwohl das Korps bereits nahe am gesetzlichen Limit arbeitete, Ferien wurden nicht gewährt, eine Weltwirtschaftskrise bahnte sich an, und im Pilotenkorps machte sich Unmut breit. Mitten im Geschäftsjahr trat der neu gewählte Präsident zurück, und Du führtest den Verband nach nur sieben Monaten Vorstandsarbeit als Interimspräsident. Was war die grösste Herausforderung während dieser Monate?

R.O.: Zuerst musste der Vorstand auf einen gemeinsamen Kurs gebracht werden. Anfang 2009 waren nur zwei Vorstandsmitglieder mit mehr als einem Jahr Vorstandserfahrung im Amt. Es galt zuerst, die Vorstellungen und Ideen der einzelnen Vorstandsmitglieder abzustimmen und auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen und damit den Vorstand zu einen. So konnten wir als Team auftreten. Diese Einheit und dieser Geist des Miteinanders sollte sich dann auf das Corps übertragen. Dies ist uns, glaube ich, dann auch gelungen.

«RS»: Unter Deiner Führung wurde ein Strategiekonzept mit externer Hilfe erstellt. Es war für die Vorstandsmitglieder eine intensive Auseinanderset-

zung mit den Wünschen der Mitglieder und den Chancen und Gefahren des Airline Business. Kann man diese akribische Vorbereitung auf die bevorstehenden Herausforderungen als Haupterfolgswortfaktor für die erfolgreichen GAV-Verhandlungen sehen?

R.O.: Die Strategie war ein wichtiges Fundament, um gut vorbereitet in die Verhandlungen einsteigen zu können. Nur schon die Erarbeitung des Konzepts hat uns intern weitergebracht, und der Vorstand wurde dadurch zusammengeschweisst. Wir haben unter der Leitung des externen Beraters tagelang diskutiert und die Chancen und Gefahren beziehungsweise Stärken und Schwächen analysiert. Diese Diskussionen waren einerseits eine gute Vorbereitung für die Verhandlungen und andererseits ein ausgezeichnetes Werkzeug, um ein realistisches Bild des Vorstands und der AEROPERS zeichnen zu können.

«RS»: Vereinzelt Mitglieder der AEROPERS wirkten Anfang 2008 demotiviert und desillusioniert. Ein gefährlicher Mix, wenn man geschlossen in schwierige Verhandlungen steigen muss. Was war das Rezept des Vorstands, um das Korps wieder zu einen?

R.O.: Wir haben das Korps überzeugen können, dass wir als AEROPERS-Führung geeint sind, unsere Ziele kennen, diese klar kommunizieren und uns sehr gut vorbereitet haben.

«RS»: Die verbesserte Kommunikation war sicherlich auch ein Erfolgswortfaktor?

R.O.: Die Kommunikation war während meiner ganzen Präsidentschaft ein wichtiges Thema. Wir versuchten, mehr zu kommunizieren, aber einfach nur mehr Kommunikation ist nicht immer besser. Die perfekte Kommunikation gibt es nicht. Wichtig scheint mir, dass die Mitglieder ehrlich informiert werden. Während der Verhandlungen ist dabei aber auch zu berücksichtigen, dass das Gegenüber dieser Verhandlungen dabei auch immer alles mithört. Ich musste auch verschiedentlich feststellen, dass Mitglieder zwar gerne alles wissen wollen, sich aber die notwendige Zeit nicht nehmen, um all diese Informationen auch aufzunehmen. Ich bin überzeugt, dass die Kommunikation für den Vorstand eine interessante Herausforderung bleiben wird.

«RS»: Weit entfernt von hochstehender Kommunikation waren zuweilen die Informationen der Swiss ...

R.O.: Ich schätze unsere Kommunikation, inklusive der Betreuung der Medien, klar als besser ein als die der Swiss. Während der GAV-Verhandlungen

gen war dies zwar ein Vorteil für die AEROPERS. Als Mitarbeiter der Swiss empfinde ich es aber als Nachteil, dass meine Firma nicht mehr Wert auf eine gute Kommunikation mit den Angestellten legt und auch die Medienbetreuung nicht professioneller gestaltet.

«RS»: Ein grosses Anliegen Deinerseits waren die Safety und die Arbeitszeiten der Flugbesatzungen. An allen nationalen und internationalen Fronten hat sich die AEROPERS zusammen mit anderen Verbänden für vertretbare Flugzeitenregelungen stark gemacht. Die Politik und die Gesellschaft wurden für das Thema sensibilisiert, passiert ist aber kaum etwas. Im Gegenteil, selbst in unserer Firma wurden Projekte zum Thema aus Spargründen zurückgesteckt. Was läuft hier falsch?

R.O.: Es läuft nicht immer alles so, wie man es sich im besten Fall gewünscht hat. Die Frage muss aber eher lauten, wo wir jetzt ohne unser Engagement stehen würden. Mein Hauptanliegen ist es, das Berufsbild des Piloten zu verbessern, und da spielt natürlich auch die Safety eine grosse Rolle. In den letzten Jahren wurde hinter den Kulissen einiges erreicht. Die Anerkennung der AEROPERS-SwissALPA innerhalb der Behörden und anderer Institutionen ist gestiegen, und dem Umfeld ist bewusst, dass unser Verband eine wichtige Rolle innerhalb der Schweizer Luftfahrt spielt. Mit dieser Stärke und Vernetzung sollte es jedem Partner klar sein, dass er künftig in diesem Bereich mit uns rechnen kann, aber auch rechnen muss. Das gilt selbstverständlich auch für die Swiss.

«RS»: Piloten reagieren unterschiedlich auf den grossen Druck, die unakzeptable Feriensituation und die langen Arbeitstage. Während sich einige seit Jahren durchbeissen, nehmen andere Teilzeitverträge an. Sie verzichten dabei mit anderen Worten auf Lohn, um das zu haben, was eigentlich normal sein sollte: ein einigermaßen planbares Sozialleben. Wie stehst Du dazu?

R.O.: Inzwischen hat sich die Feriensituation zumindest in ein oder zwei Piloten-Kategorien verbessert. First Officers auf der Kurzstrecke erhalten wohl alle ihre Ferien ohne grosse Probleme. In anderen Kategorien ist die Situation aber nach wie vor unbefriedigend, um nicht zu sagen katastrophal. Aus meiner Sicht ist die Ursache dieses Problems, dass das Swiss-Management unsere Ferien als Puffer für die flexible Planung der Produktion missbraucht. Da nützt das beste Ferienreglement nichts. Dies kommt uns zwar allen mit einer höheren Produktivität und somit einer höheren Rendite zugute – es ist aber einseitig zulasten einer Personalgruppe. Ich sehe noch einigen Hand-

lungsbedarf betreffend die Fürsorgepflicht der Swiss als Arbeitgeberin, wie dies auch im Beschluss des Einigungsamtes nach der Vermittlung der Swiss erwähnt wurde. Ein Ausweichen in Teilzeit halte ich in dieser Situation für absolut falsch. Dies hilft im besten Fall kurzfristig, die Symptome zu dämpfen, gleichzeitig wird damit aber die Ursache des Problems noch verstärkt. Ein Teilzeitvertrag ist nicht dazu da, Müdigkeit abzubauen und ein Minimum an planbaren Ferien zu erhalten. Wer mit bestem Wissen und Gewissen zu wenig Erholung hat und nicht fit genug ist für den Flugdienst, ist laut EU-OPS (OM A 6.1.1 und 7.1.4.) verpflichtet, sich als «unfit to fly» vom Flugdienst abzumelden! Wer aus anderen Gründen gerne einen Teilzeitvertrag möchte, soll diesen aber gerne beantragen können. Unser Gesamtarbeitsvertrag ist für diese Möglichkeit sehr gut ausgestaltet. Mich ärgern allerdings jene Kollegen, die Teilzeit arbeiten, daneben ein Business oder extensives Hobby betreiben und sich dann beim Verband beschweren, dass ihr Flugpensum zu anstrengend sei. Wenn wir unser Berufsbild als professionelle Piloten stärken wollen, dann müssen wir das auch mit Überzeugung und nicht unter dem Aspekt der «50-Prozent-Jobs» betreiben. Sonst müssen wir uns nicht wundern, wenn das Umfeld unsere Anliegen betreffend «Fatigue» und Arbeitsbelastung nicht ernstnimmt.

«RS»: Du hast in Deinen «President's Voice» mehr als einmal kritisiert, dass Manager in der westlichen Welt viel zu kurzfristig denken und bei Schlagseite der Firma von den Mitarbeitern oder vom Staat sofort Unterstützung verlangen. Ist dies ein Führungsproblem oder mangelt es schlicht an der Moral?

R.O.: Es ist ein Ausbildungs- und Kulturproblem in unserer Gesellschaft. An den Wirtschaftsschulen werden Generationen von «Wissenschaftlern» herangezogen, denen es an Weitblick fehlt und die den kurzfristigen Gewinn über alles stellen. Auch Medien hieven Manager aufs Podest, die kurzfristig Erfolg haben, und das färbt natürlich ab. Heute Manager des Jahres und morgen die Firma bankrott, das gehört in der heutigen Zeit leider mit dazu. Dass dies weder die Medienwelt noch die Gesellschaft stört, finde ich bedenklich.

«RS»: Grosse Wellen geworfen hat Dein «President's Voice» zum Thema Safety. In der «Rundschau» 3/2010 hast Du gesagt, dass die grosse Fluggesellschaft der Schweiz safetymässig nicht mehr dort sei, wo sie einmal war. Stehst Du immer noch zu dieser Aussage?

R.O.: Ich stehe heute noch zu dieser Aussage. Mir kommt es manchmal so vor, als ob das ganze Safety-Konstrukt je länger, desto mehr zu einem gros-

sen Papiertiger verkommt, ähnlich der ISO-Zertifizierung in der Industrie. Was früher eine Kultur war, die von allen mit Herz gelebt wurde, wird heute von einem Papierkonstrukt ersetzt. Ein Beispiel: Die Swiss hat vor mehr als einem Jahr das Safety Management System (SMS) eingeführt. Kaum einer an der Arbeitsfront weiss, was es bedeutet und wie es funktioniert. Dazu haben wir seit über 20 Jahren das gleiche schwerfällige und unflexible Rapportsystem, das zu wenig aktiv bewirtschaftet wird. Prof. Dr. Müller am CFAC (Center for Aviation Competence der Universität St. Gallen) hat an einem Vortrag ganz provokativ formuliert, dass ein «SMS», das die Leute an der Front nicht über ihre «Hazards» im täglichen Flugbetrieb befragt, den Namen «SMS» nicht verdient. Bist Du je ernsthaft über Deine «Hazards» im Flugbetrieb befragt worden? Früher wollten wir die Besten sein, heute gibt man sich im besseren Fall noch mit dem Industriestandard zufrieden. Leider kratzt man je länger, desto öfter auch am gesetzlichen Minimum!

«RS»: Der GAV11 trat nach langem Ringen per 1.11.2011 in Kraft. Die AEROPERS hat bereits bei der Umsetzung des GAV06 der Swiss genau auf die Finger schauen müssen, da die Swiss – böswillig oder nicht – da und dort zugunsten der Finanzbuchhaltung optimiert hat. War das früher auch schon so, oder hat man sich damals an geltende Verträge gehalten?

R.O.: Ich weiss nicht, wie es früher war, da musst Du meine Vorgänger fragen. Ich glaube aber, dass die heutigen Verträge mit weniger Spielraum formuliert sind. Zudem ist unser Gegenüber so schlank aufgestellt, dass kaum mehr Kapazität vorhanden ist, Entscheide auf GAV-Kompatibilität zu prüfen, geschweige denn, diese mit dem Sozialpartner abzusprechen. Dass mit den Kontrollen und den festgestellten Vertragsverletzungen halt auch das Misstrauen gegenüber dem Management zunimmt, dürfte eigentlich nicht erstaunen.

«RS»: Neben den Verhandlungen tat sich 2011 noch eine weitere Baustelle auf. Folgeschwere politische Abstimmungen standen auf der Agenda, die den Betrieb am Flughafen Zürich nachhaltig zu beeinträchtigen drohten. Die AEROPERS hat sich mit grossem Engagement dafür eingesetzt, dass die Stimmbürger korrekt darüber informiert wurden, worum es in den Vorlagen wirklich ging. Damit hat sich die AEROPERS weit über die Aviatik hinaus als kompetente Ansprechpartnerin für Belange der Luftfahrt positioniert. Trotzdem scheinen wir noch nicht die Hauptansprechpartner zu sein, wenn es um Presseanfragen zum Thema Aviatik geht. Warum ist das so?

R.O.: Das sind Veränderungen, die Zeit brauchen. Dass man die Medien vollständig für seine Sache gewinnen kann, ist illusorisch. Da würden auch die Medien ihren Auftrag nicht erfüllen. Als Pilotenverband muss man den Kontakt zu den Journalisten pflegen, diese aus erster Hand informieren und seine eigenen Interessen darlegen. Klar kommen die Botschaften nicht immer so an wie erwartet. Aktiv zu informieren ist aber immer besser, als nicht zu informieren. Wir werden zu wichtigen Themen der Aviatik von den Pressevertretern angefragt, und das zeigt, dass wir für die Journalisten zu einer ernstzunehmenden und kompetenten Anlaufstelle für Themen der Luftfahrt geworden sind.

«RS»: In der Schweiz feiern wir gerne Feste und zelebrieren Jubiläen. Wer einen hohen Geburtstag feiert, bekommt Besuch politischer Würdenträger, Rückblicke auf vergangene Ereignisse erhalten einen prominenten Sendeplatz am staatlichen Fernsehen, und Firmenchefs nutzen runde Firmengeburtstage, um in der Presse auf ihre Unternehmung aufmerksam zu machen. Die Swiss hätte am vergangenen 31. März das 10-jährige Wiegenfest feiern können, und oh Wunder, es blieb sowohl intern als auch extern still. Kein Dankeschreiben an die Mitarbeiter, keine aktive Bearbeitung der Presse, kein Event, keine Feststimmung. Erstaunt Dich das?

R.O.: Nein, es erstaunt mich deshalb nicht, weil die Führung mehr als fünf Jahre dafür brauchte, dieser Firma eine eigene Identität zu geben. Die Swiss ist unter ungünstigen Umständen entstanden, niemand war zu Beginn glücklich über dieses Konstrukt. Inzwischen sind zehn Jahre vergangen, Leute des deutschen Investors sind an der Spitze, und der Fokus dieser Leute, die solch ein Jubiläum zumindest hätten kommunizieren müssen, liegt vorwiegend auf der finanziellen Rendite. Da hat wohl so ein Firmenjubiläum keinen Platz; es hätte ja womöglich, auch noch etwas Geld gekostet.

«RS»: Mit dem GAV11 habt Ihr zur richtigen Zeit den optimalen Vertrag herausgeholt. Trotzdem gibt es da und dort Piloten, die den Vertrag verurteilen, schlecht finden und strikt dagegen sind. Verletzt Dich das?

R.O.: Es haben noch nie alle Piloten einem GAV zugestimmt. Immerhin haben es diesmal fast 90 Prozent getan. Fundierte und konstruktive Anregung und Kritik war und ist bei mir immer willkommen. Nach meinem Verständnis gehört dies in einem demokratischen System zur Lösungsfindung und Beschlussfassung. Dies bedingt aber auch, dass sich die Kritiker genügend informieren und sich mit der Sache auseinandersetzen. Einem Gerücht,

einem Geschwätz, einer Träumerei oder unrealistischen Wünschen nachzureden reicht leider nicht. Solange diese den Vertrag verurteilenden Piloten nicht engagiert und begründet darlegen können, was am Vertrag nicht gut genug ist und wie man hätte mehr herausholen können, kann ich sie leider nicht ernstnehmen. Oft verstehen diese Kollegen das Prinzip eines demokratischen Verbands nicht: Es werden durch das Korps Personen gewählt, denen man vertraut und die man mit einem Auftrag in die Verhandlungen schickt. Ist der Entwurf auf dem Tisch, muss das Korps darüber befinden. Sind die Mitglieder mit dem Verhandlungsergebnis nicht zufrieden, muss mit einer frischen Mannschaft in Neuverhandlungen gestiegen werden. Mit «man sollte», «man müsste» und «man hätte» ist noch gar nichts verändert oder erreicht. Einmal mehr ist jetzt der richtige Zeitpunkt, nicht nur gross zu reden, sondern sich mit einem Engagement für den Vorstand zu bewerben. Kein Vertrag ist perfekt, auch der GAV11 nicht! Darum ist immer noch viel zu verhindern, zu bewirken und zu beeinflussen.

«RS»: Rolf, ich möchte Dir im Namen aller AEROPERS-Mitglieder, -Spezialisten, -Kritiker und -Vorstände ganz herzlich für Dein Engagement danken und wünsche Dir eine schöne Vorstands-, aber hoffentlich nicht AEROPERS-freie Zeit. ●

Ein Blick nach vorne – Markus Grob im Gespräch

An der Generalversammlung im Mai 2012 hat Markus Grob das Amt des Präsidenten der AEROPERS übernommen. Was sind seine Ideen, was sind seine Pläne und was sind seine Ziele? Der frisch gewählte Präsident stellte sich den Fragen der «Rundschau».

Interview: Peter Tilly

«Rundschau»: Herzliche Gratulation zur Wahl als AEROPERS-Präsident! Zum Zeitpunkt des Interviews sind die ersten 100 Tage im Amt noch nicht vorbei. Hast Du bereits einen Überblick über die Aufgaben und Pflichten, die Dein neues Amt mit sich bringt?

Markus Grob: Es ist ein Vorteil, dass ich bereits drei Vorstandsjahre hinter mir habe. Darum sind mir die meisten Aufgaben und Pflichten bereits bekannt. Es fallen jedoch täglich neue Themen an. Dank eines funktionierenden Teams mit einem vollamtlichen Geschäftsführer behalten wir stets eine gute Übersicht.

«RS»: Eine neue Führung bringt auch neuen Wind. Hast Du radikale Veränderungen innerhalb der AEROPERS geplant?

M.G.: Radikal ist relativ. Es wird Veränderungen und Anpassungen geben – auch personeller Art. Der Vorstand war bereits in einem intensiven Strategieseminar, wo wir unsere Strategie und die dazugehörigen Prozesse durchleuchtet und der gegebenen Situation angepasst haben. Das Ergebnis unserer Arbeit wird sich dann in den entsprechenden Veränderungen zeigen.

«RS»: Wo siehst Du im Moment den grössten Handlungsbedarf?

M.G.: Unsere Ressourcen sind ein wesentliches Thema. Das Setzen wichtiger Termine gestaltet sich bei uns Piloten nicht immer einfach. Es ist jedoch wichtig, dass für wichtige Entscheidungen der gesamte Vorstand anwesend oder erreichbar ist. Da kommen kurzfristig Anfragen, über die wir sehr schnell entscheiden müssen. So zum Beispiel ein Entwurf einer Vereinbarung, der dringend überarbeitet und abgeschickt werden sollte. Damit wir eine Gesamtmeinung des Vorstands darüber haben, ist es zwingend notwendig, alle zu erreichen, was sich oft als schwierig erweist. Unsere Organisation funktioniert in diesem Sinne anders als die der Swiss, wo alle Beteiligten mit «Büro» geplant sind.

«RS»: Die Arbeit wird nicht weniger, trotzdem sind nach wie vor Vorstandsstellen unbesetzt. Welche Ressorts sind im Moment ohne Vorsteher?

M.G.: Zurzeit sind die Ressorts der Mitgliederbetreuung und Aussenbeziehungen unbesetzt. Es ist uns aber ein grosses Anliegen, diese Funktionen wieder mit guten und motivierten Piloten zu besetzen.

«RS»: Gerade die Zusammenarbeit mit den Verbänden innerhalb des Luftansa-Konzerns und auf internationaler Ebene wird immer wichtiger. Da kann es fatale Folgen haben, wenn der AEROPERS der Aussenminister fehlt. Fehlt es innerhalb des Korps an valablen Kandidaten oder ist das Interesse der Mitglieder schlicht nicht vorhanden, diesen einflussreichen Job zu übernehmen?

M.G.: Diese Frage ist nicht so leicht zu beantworten. Eines ist sicher: Valable Kandidaten hätten wir genügend. Ich glaube auch nicht, dass es am nötigen Interesse fehlt. Oft hören wir von Kandidaten, dass sie Zeitprobleme hätten oder sich politisch nicht exponieren möchten. Das zeigt mir wiederum deutlich auf, dass die Vorstellungen über die Vorstandsarbeit lückenhaft sind. Darum finde ich es auch schade, dass sich unsere Piloten nicht besser über die Arbeit innerhalb der AEROPERS informieren. Es geht bei uns definitiv nicht nur um Politik – weder firmenintern noch -extern. Weiter kommt dazu, dass wir uns als Pilotenkorps nach den GAV-Verhandlungen in einer Art «postnatalen Depression» befinden. Die Luft ist draussen. «Alles läuft nun rund und ruhig. Ich will endlich wieder meinen Job und mein Leben geniessen und mich nicht mit Problemen auseinandersetzen müssen.» Bequemlichkeit bringt uns aber nicht weiter, es braucht Zivilcourage und Mitglieder, die sich für unsere Zukunft einsetzen.

«RS»: Du hast 2009 in einem Interview mit der «Rundschau» gesagt, dass das Zusammengehörigkeitsgefühl innerhalb des Korps unzureichend sei. Hat sich das in den letzten dreieinhalb Jahren gebessert?

M.G.: Das hat sich massiv verbessert! Dank unserer Strategie, die uns durch die GAV-Verhandlungen führte, konnte das «Wir-Gefühl» enorm gestärkt werden. Es ist mir natürlich weiterhin ein Anliegen, dass dies so bleibt. Diese Zusammengehörigkeit ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Verbandskultur. Die Identifikation mit dem Beruf des Piloten und dieser Berufsgruppe ist für jeden Einzelnen, aber auch für das Ganze als solches enorm wichtig.

«RS»: Ich zitiere aus dem Jahresbericht des AEROPERS-Präsidenten Hans-Ruedi Christen aus dem Jahre 1961: «Es wurde einiges erreicht, doch wir

sollten uns bemühen, auch in Zukunft zu Lösungen zu gelangen, die nicht primär dem momentanen Vorteil Einzelner dienen, sondern einer breiteren Schicht gesunde Grundlagen auf lange Dauer schaffen (...). Wir werden ferner gezwungen sein, uns mehr als bis jetzt mit Management-Problemen zu befassen.» Sätze, die vor mehr als 50 Jahren zu Papier gebracht wurden, scheinen heute noch topaktuell zu sein. Wie willst Du das AEROPERS-Korps noch besser einen?

M.G.: Ganz offensichtlich hat sich diesbezüglich in den letzten 50 Jahren wenig verändert, was mich eigentlich nicht verwundert. Nur glauben nach wie vor viele Manager, dass sie *die* revolutionäre Vision hätten. Die Grundprinzipien einer Führung sind in etwa die gleichen wie vor 50 Jahren. An den Mechanismen hat sich wenig verändert. Sicher, technische Entwicklungen haben Prozesse beeinflusst. Und was sich natürlich markant geändert hat und weiterhin verändern wird, ist das wirtschaftliche Umfeld. Entwicklungsländer werden zu Schwellenländern, Schwellenländer wachsen zu blühenden Nationen und gut funktionierende Nationen steuern Richtung Pleite.

Natürlich ist es eines unserer Ziele, zufriedene Mitglieder zu haben. Zufriedene Mitglieder stehen automatisch auch zu ihrem Verband. Man kann leider nicht allen Einzelinteressen gerecht werden. Es geht darum, für das allgemeine Wohl zu sorgen. Ich denke, das ist der AEROPERS in den letzten drei Jahren gut gelungen.

«**RS**»: Ab dem Jahr 2014 stossen die C Series von Bombardier zur Europaflotte der Swiss. 30 Flugzeuge hat die Lufthansa als Ersatz für die Swiss-Avro-Flotte bestellt. Das wirft zwangsläufig die Frage auf, wer diese Flugzeuge einst pilotieren wird. Wie gedenken die AEROPERS und die SwissALPA auf diese Sachlage zu reagieren?

M.G.: Also grundsätzlich ist vorgesehen, dass die heutigen AVRO-Piloten den Bombardier pilotieren werden. Dies war und ist bis dato so geplant. Von einem anderen Szenario haben wir keine Kenntnisse. Wie ich aber schon im Juni-Vorstandsbulletin erwähnt habe, muss man die Ausgangslage ständig neu analysieren. Da unser Unternehmen stetig weiterplant, optimiert und versucht, dem Umfeld gerecht zu werden, wird sich die AEROPERS ähnlich verhalten. Das bedeutet für uns, dass wir uns laufend mit möglichen, zukunftsorientierten Szenarien beschäftigen. Wir stehen in engem Kontakt mit der IPG sowie dem Pilotenverband ECA. Weiter pflegen wir eine gute Zusammenarbeit mit der Vereinigung Cockpit, dem Verband der Flugzeugführer in Deutschland.

«RS»: Mit dem neuen GAV11 wurde auch eine Konzern-Senioritätsliste (siehe GAV 11, Anhang 2, Art. 9) eingeführt. Stichtag für diese Liste ist der 1. November 2011. Besteht das Konzernpilotenmodell nur auf dem Papier, oder sind hier konkrete Projekte in der Pipeline?

M.G.: Wir führten mit fünf Stakeholdern über eine Zeitspanne von 18 Monaten monatliche Meetings zum Thema Konzernpilotenmodell durch. Seit etwa einem Jahr herrscht Funkstille, das heisst, es fanden keine Sitzungen mehr statt. In diesen Meetings wurde ein Karrieremodell entworfen, das alle drei Gruppen (Swiss-, SWU- und Edelweiss-Piloten) miteinbezogen hätte. Unter uns Verbänden herrschte Einigkeit. Gescheitert ist es dann aber – leider wie so oft – am Geld.

Ein «Überbleibsel» davon ist diese gemeinsame Senioritätsliste. Sie existiert momentan jedoch nur in unserem Arbeitsvertrag. Da kein weiteres Modell in Arbeit ist, kann daraus kein grundsätzlicher Anspruch abgeleitet werden. Über weitere, konkrete Projekte wissen wir momentan nichts. Wir können uns aber durchaus vorstellen, dass ein neuer Anlauf gestartet werden könnte. Dies kann in naher oder ferner Zukunft geschehen.

«RS»: Und wie steht der aktuelle Vorstand zum Konzernpilotenmodell? **M.G.:** Die Haltung zu einem Konzernpilotenmodell hat sich auch mit dem neuen Vorstand nicht geändert. Wir sind offen und bereit, weiterhin an Lösungen mitzuarbeiten. Nur glaube ich kaum, dass wir Lösungen finden werden, ohne dass Grundinvestitionen getätigt werden.

«RS»: Durch eine fehlgeleitete E-Mail sind wir über Denkmodelle des Managements informiert worden. Unsere Führung macht sich Gedanken – das ist gut so, auch wenn die im besagten E-Mail aufgelisteten Szenarien nicht unbedingt unseren Vorstellungen entsprechen. Zieht da ein grosses Gewitter auf?

M.G.: Solche Szenarien sind für mich nichts Neues. Diese Gedankengänge werden auch nicht zum ersten Mal gemacht. Schon mehrere Manager haben solche Lösungen ausgebrütet. Was sich aber wirklich verändert hat, ist das wirtschaftliche Umfeld. Eine freie Marktwirtschaft, Billig-Airlines und eine massive Konkurrenz aus dem Middle East machen uns das Leben schwer. Um hier konkurrenzfähig zu bleiben, werden zwangsläufig solche Modelle durchdacht. Wir verschliessen uns dem nicht. Es ist wichtig, vorbereitet zu sein, um bei allfälligen grösseren Veränderungen unsere Vorstellungen klar einbringen zu können.

«RS»: Ich wühle gerne im Archiv und finde dank dem ausgezeichnet organisierten Keller (Danke, Sergio!) alles auf den ersten Griff. Im Vorstandsbulletin der AEROPERS vom 18. November 1970 war zu lesen, dass der Zusammenschluss der Austrian Airlines (AUA) und der Swiss für den 1. April 1972 geplant sei. Die AUA würde sieben Flugzeuge des Typs DC-9 einbringen, meinte der Schreiberling im frostigen Winter 1970. Dazu kam es nicht, wie wir alle wissen. 40 Jahre später zogen wieder Schweizer Manager Richtung Österreich, um Zukunftsszenarien für die AUA beziehungsweise ihre Nachfolgegesellschaft aufzustellen und durchzuziehen. Ist die AEROPERS an diesem Prozess in irgendeiner Form involviert?

M.G.: Nein. Wir stehen wohl im Kontakt mit den österreichischen Verbänden, haben jedoch keinen Einfluss auf die Prozesse dieser Fusion, ausser dass wir nach unserem GAV operieren, der im Artikel 8 Streikbrecherflüge regelt.

«RS»: Als Präsident bist Du neu das Aushängeschild der AEROPERS. Neben Dir nehmen die Mitglieder den Vorstand wahr und natürlich unsere Sekretärin Dodo Leuzinger. Doch während der Vorstandswochen bevölkern viele fleissige Spezialisten das «Ewige Wegli» und bearbeiten Dossiers, um deren Inhalt und Detailierungsgrad uns selbst die Swiss von Zeit zu Zeit beneidet. Nur leider kennt niemand diese Spezialisten, sie arbeiten wortwörtlich im Untergrund. Wie könnte man dies ändern?

M.G.: Kennt jemand die vielen fleissigen Arbeiter der Swiss, die im Hintergrund und nicht an der Front dafür sorgen, dass ein Flugbetrieb funktioniert? Leider auch nicht. Uns ist das sehr wohl bewusst, und wir bemühen uns, diesen Missstand zu ändern. Der Vorstand ist daran interessiert, dass die Mitglieder wissen, wer all diese Detailarbeit für uns Piloten erledigt. Eine Arbeit, die auch der Swiss zugutekommt.

«RS»: Auch das Berufsbild der Piloten ist ein Dauerthema. In den letzten Jahren hat die AEROPERS einiges dafür getan, dass unser Ansehen wieder gestärkt wurde. Dass uns die Leser des «Reader's Digest» regelmässig an die Spitze der vertrauenswürdigsten Berufe wählen, kann und darf nicht genügen. Sind zu diesem Thema noch Aktivitäten geplant?

M.G.: Die AEROPERS ist ein Kompetenzzentrum der Aviatik. Es interessiert uns, was die Öffentlichkeit von uns denkt, und es ist uns wichtig, dass sie ein korrektes Bild von unserem Beruf hat. Weiter ist es uns ein Anliegen, dass die Medien kompetente und zuverlässige Auskünfte für ihre Artikel bekom-

men. Die AEROPERS setzt sich laufend mit aviatischen Themen auseinander, auf nationaler sowie auf internationaler Ebene. Wir stehen mit diversen berufsnahen Verbänden und Unternehmen in Kontakt. Auch mit Behörden stehen wir in einer engeren Beziehung, was den Austausch von Erfahrungen ermöglicht. Flugtechnische, medizinische, sicherheitsrelevante, politische, aber auch kundenorientierte Themen werden von uns bearbeitet. Die AEROPERS beschäftigt dafür nebst dem siebenköpfigen Vorstand ungefähr 20 «Freelance-Spezialisten», die von Beruf Airline-Piloten sind.

«RS»: Im Jahr 2015 wird die AEROPERS 70 Jahre alt. Betrachtet man die durchschnittliche Amtsdauer eines Präsidenten, wirst Du die AEROPERS voraussichtlich in dieses Jubiläumsjahr führen. Was hat Markus Grob geplant?

M.G.: Es stellt sich nicht die Frage, was ich, sondern was wir geplant haben! Im Moment ist das aber noch weit weg – und doch geht es plötzlich schnell. Nun, wir haben bereits darüber gesprochen und sind uns bewusst, dass es sich bei diesem Jubiläum um ein grösseres Projekt handelt und dementsprechend seriös geplant werden muss. Details sind jedoch noch keine bekannt.

«RS»: Markus, ich bedanke mich ganz herzlich für das Gespräch. ●

Das AEROPERS-Controlling

Mehrere Spezialisten überwachen die Einhaltung des GAV. Sie sind regelmässig in den Räumlichkeiten des AEROPERS-Sekretariats an der Arbeit und unterstützen damit die Vorstandsmitglieder.

Text: Tom Weder, Spezialist Controlling

Viele Mitglieder sind schon mit dem Controlling der AEROPERS in Kontakt gekommen, weil sie Fragen zu ihrem Einsatz, zu den Flight Duty Regulations (FDR) oder ihren Ferien hatten. Da wir in den letzten Jahren einen grossen Zuwachs an Neumitgliedern verzeichnen konnten, möchten wir Euch diese Abteilung des Verbands etwas näher bringen und den Bisherigen die Kenntnis über diesen Dienst auffrischen.

Als engste Mitarbeiter des Vorstands – neben der Geschäftsführung – sind in der AEROPERS diverse sogenannte Spezialisten tätig, die die verschiedensten Themenbereiche im Detail bearbeiten. Sie unterstützen damit den Vorstand in der Umsetzung des GAV und entlasten ihn vom Tagesgeschäft. Ihre Aufgaben sind im Geschäftsreglement der AEROPERS ausführlich festgelegt. Die Gesamtheit der Mitarbeiter, die die Einhaltung und Umsetzung des GAV überwachen, wird als «Controlling» bezeichnet.

Es handelt sich um Mitglieder, die ihren Sitz im Cockpit für einen Teil des Monats – in der Regel während der Vorstandswoche – mit einem Bürostuhl am Ewigen Wegli 10 vertauschen, um im Dienst der Mitglieder für den Verband zu arbeiten. Zu finden ist das Controlling im Untergeschoss des AEROPERS-Sekretariats.

Vielfältige Aufgaben

Für diese Arbeitswoche werden die Spezialisten mit FEROP und MEET freigeplant, damit sie diesen Aufwand nicht in ihrer knapp bemessenen Freizeit leisten müssen. Trotzdem kann es gelegentlich vorkommen, dass die eine oder andere Arbeit in der Freizeit erledigt werden muss. Sie erhalten auch eine Spesenentschädigung gemäss dem Spesenreglement der AEROPERS. Die Aufgaben umfassen folgende Themen:

Flight Ops

Ressortchef (Vorstand): Andreas Umiker

Spezialisten: Tom Weder und Andreas Steiner

Stellvertreter: Andreas Klöti

Der Spezialist Flight Ops setzt sich für die Erhaltung beziehungsweise Verbesserung des bestehenden Standards in folgenden Bereichen ein:

- Allgemeine Arbeitsbedingungen (FDR)
- Hotelwahl
- Crew-Verpflegung
- Transport

Er kontrolliert die Einhaltung der FDR, überwacht die Einsatzstabilität und erstellt Analysen über die Flugoperation (z.B. Pünktlichkeitsstatistik kritischer Flüge). Zudem berät er den Ressortleiter vor Rotationsverhandlungen und nimmt daran teil. Der Spezialist Flight Ops und sein Stellvertreter repräsentieren die AEROPERS am monatlichen EPM (Einsatz- und Planungsmeeting) mit Vertretern von OPC (Planung), OPR (Reassignment), OCA (Flotte Longhaul) und OCB (Flotte Shorthaul). Das EPM ist eine Unterabteilung des Monatsgremiums und berichtet an dieses. Im EPM werden behandelt:

- Absprache der Kurz- und Langstreckenrotationen im Monatsbereich
- Einsatzplanungsprobleme
- Dispo-Probleme (Einsatzumstellungen etc.)
- Einhaltung der FDR
- Festlegen der Kontingente JWS und Überwachung der Performance des PBS
- IT-Fragen betreffend PBS, AirCrews, CSI
- Hotelfragen (Ausübung der Mitsprache)
- Absprache der Transition Times und Transportzeiten.

Damit diese Themen behandelt werden können, sind umfangreiche Vorarbeiten notwendig. So werden alle Pairings durch ein von unseren Spezialisten programmiertes Tool gefiltert und gegebenenfalls wird eine Anpassung oder Änderung eines zu strengen Pairings verlangt.

Dann müssen alle Operations Reports der Besatzungen (OR), die uns die Mitglieder zusenden, gelesen werden. Bei Unklarheiten oder Fragen wird der Einsender oft telefonisch oder per E-Mail kontaktiert. Je nachdem wird sofortiger Handlungsbedarf erkannt, und dieser wird dann entweder umgehend mit der entsprechenden Swiss-Stelle aufgenommen oder für das EPM traktandiert. Andere OR werden gesammelt, bis eine genügende Anzahl vorhanden ist, und dann erfolgt eine Intervention. Die Spezialisten Flight Ops sind die Fachleute für FDR und betreuen die Tools für die Mitglieder, zum Beispiel das FDR-Faltblatt. Weiter unterstützen die Spezialisten Flight Ops den Ressortchef im Monatsgremium sowie in Arbeitsgruppen wie:

- Neues Planungssystem
- Neue FDR.

EU-/EASA-OPS

Ressortchef (Vorstand): Andreas Umker

Spezialist: Roland Born

Dieser Spezialist verfolgt die Entwicklungen in der EU-Gesetzgebung und ist auf europäischer Ebene mit den Partnerverbänden der European Cockpit Association (ECA) in engem Kontakt. Er analysiert die EU- und EASA-OPS Regulations und berät den Ressortleiter.

PBS/Joker Wish System

Ressortchef (Vorstand): Andreas Umker

Spezialist: Andreas Klöti

Dieser Spezialist befasst sich mit dem Betrieb des PBS und JWS sowie Air-Crews/CSI und formuliert Anpassungswünsche. Er berät den Vorstand in allen Fragen der Einsatzplanungssysteme und stellt Grundlagen für die Entscheidungsfindung bereit. Er vertritt die AEROPERS in den entsprechenden Gremien.

Ferien

Ressortchef (Vorstand): Lukas Meyer

Spezialist: Andreas Klöti

Stellvertreter: Andreas Steiner

Der Spezialist Ferien überwacht die Einhaltung und Umsetzung des Ferienreglements. Dies umfasst die Kontrolle der zur Verfügung gestellten Kapazitäten und die Beantwortung von Anfragen der Mitglieder. Weiter unterstützt er den Ressortchef im Ferienmeeting mit der Swiss (eine Unterabteilung des Monatsgremiums), die durch OC und OP vertreten ist.

Bestände

Ressortchef (Vorstand): Lukas Meyer

Spezialist: Patrick Jäggi

Stellvertreter: Andreas Klöti

Der Spezialist Bestände führt mit einem eigens dafür entwickelten Tool eine parallele Bestandes- und Kapazitätsberechnung zu jener der Swiss und

verifiziert deren Berechnungen. Bei Diskrepanzen nimmt er Kontakt mit der entsprechenden Swiss-Stelle auf und sucht diese zu klären. Er überwacht die Flottenplanung und damit einhergehend die Bestände und macht den Vorstand frühzeitig auf Engpässe und Fehlentwicklungen aufmerksam. Darüber hinaus analysiert er zusammen mit dem Spezialisten Ferien die Feriensituation und präsentiert Verbesserungsvorschläge. Weiter überwacht er die TZV-Verträge.

Seniorität

Ressortchef (Vorstand): Lukas Meyer

Spezialist: Patrick Jäggi

Der Spezialist Seniorität führt die Senioritätsliste und publiziert sie periodisch auf der Website des Verbands, von wo sie von den Mitgliedern heruntergeladen werden kann. Er kontrolliert die Einhaltung der Seniorität bei Umschulungen und interveniert bei allfälligen Verletzungen.

Gesamtaufwand

Ressortchef (Vorstand): Oliviero Grendene

Spezialist: Markus Steiner

Der Spezialist Gesamtaufwand beschäftigt sich mit allen Fragen des Salärsystems und überwacht die Gesamtaufwand-Rechnung (Löhne, Pensionskasse). Er entwickelt Modelle zur Berechnung von künftigen Szenarien.

Datenerhebung und -auswertung

Ressortchef (Vorstand): Kilian Kraus

Spezialist: Markus Steiner

Dieser Spezialist stellt sicher, dass die mit der Swiss vereinbarten Daten vollständig und termingerecht geliefert werden. Er wertet diese aus und erstellt für den Vorstand diverse Statistiken wie zum Beispiel Crew-Kosten pro Blockstunde, Arbeitsbelastung, Freitage pro Kategorie, Ferienbacklog und vieles andere mehr.

Benchmarking

Ressortchef (Vorstand): Kilian Kraus

Spezialist: Lorenz Hartmann

Der Spezialist für Benchmarking sammelt und analysiert Arbeitsverträge und -bedingungen anderer Airlines und tauscht diese Informationen mit anderen Verbänden aus.

Zudem übernehmen die meisten Controller zusammen mit den Vorstandsmitgliedern auch die Funktion des AEROPERS-Duty Officers und stellen damit sicher, dass der Verband rund um die Uhr zu erreichen ist.

Alle diese Spezialisten arbeiten zum Teil schon mehrere Jahre in ihrem Gebiet. Es kommt aus verschiedenen Gründen immer wieder zu Vakanzen: Amtsmüdigkeit, bevorstehendes Upgrading oder Wechsel in den Vorstand. Deshalb ist es unerlässlich, immer wieder geeignete Nachfolger zu finden.

Eine Tätigkeit als Spezialist im Controlling bietet interessante Einblicke hinter die Kulissen der AEROPERS wie auch der Swiss und ermöglicht einem Flight Crew Member, in einem motivierten Team aktiv an der Gestaltung seiner Arbeitsbedingungen mitzuwirken. Wir möchten gerade die jungen Kolleginnen und Kollegen dazu ermuntern, sich auf die jeweils erscheinenden Ausschreibungen zu melden und die Chance, etwas bewegen zu können, zu ergreifen. ●

Was macht eigentlich ... Rolf Brunold?

Rolf Brunold hat eine ganze Generation Verkehrspiloten geprägt. Mit viel Humor hat er seine Flugschüler zu dem gemacht, was sie heute sind. Die «Rundschau» hat den sympathischen Bündner in Churwalden besucht.

Interview: Peter Tilly

Der Postautofahrer muss sich vorkommen wie ein Airbus-Pilot beim Parkieren in Heraklion. Die engen Kehren hinauf Richtung Lenzerheide verlangen von dem Fahrer alles ab. Die Stadt Chur verschwindet aus dem Blickfeld, und es wird immer lieblicher und bergiger. Ich bin im «Brunold-Land» angekommen. Ohne die Hilfe des Postauto-Chauffeurs hätte ich die richtige Haltestelle garantiert verpasst. Ich verlasse den gelben Bus und erblicke weit unten im Tal einen kleinen Weiler. Vor einem schmucken Chalet winkt mir jemand zu. Es ist Rolf - ein Wiedersehen nach 20 Jahren!

«Rundschau»: Herrlich wohnst Du hier. Idyllisch und abgelegen! Bist Du in diesem Weiler aufgewachsen?

Rolf Brunold: Nein, aber nicht weit von hier. Ich bin im Dorf Churwalden aufgewachsen. Mein Vater hatte eine Schmitte, die er bereits in zweiter Generation führte.

«RS»: Wie präsentierte sich Churwalden in Deiner Kindheit?

R.B.: Ich bin 1933 geboren. Meine Kindheit war geprägt vom Krieg. Ich erinnere mich an eine harte, aber glückliche Zeit. In Churwalden wimmelte es von Militär, und in der Nähe des Dorfes gab es ein Internierungslager von polnischen Soldaten. In unserer spärlichen Freizeit spielten wir auch Soldat und exerzierten unter der Führung meines älteren Bruders, der die Rolle des Hauptmanns übernahm. Ähnlich dem der richtigen Soldaten kannten wir auch ein gnadenloses Strafsystem. Wer petzte oder Details unserer geheimen Armee an Fremde verriet, wurde mit der Höchststrafe bestraft.

«RS»: Und die war?

R.B.: Ein paar Elektroschocks vom Viehhüter. Wir nannten das den elektrischen Stuhl. Mein Vater hatte die Vertretung dieser Elektrozaungeräte, wie sie in der Fachsprache heissen.

«RS»: Klingt brutal!

R.B.: So schlimm war es nicht, aber es hat mich gelehrt, dass es sich lohnt, Geheimnisse für sich zu behalten und andere nicht zu verpetzen!

«RS»: Als Bergbub bis zum Militärpiloten – eine eher ungewöhnliche Laufbahn! Wie kamst Du auf die Idee, Pilot zu werden?

R.B.: Ich wollte immer Pilot werden. Natürlich war das in unserem Dorf und in meiner Umgebung ein eher exotischer Berufswunsch. Als meine Eltern 1939 an die Landesausstellung nach Zürich fahren und mich fragten, was sie als Geschenk mitbringen sollten, wollte ich um jeden Preis ein Flugzeugmodell. Das bekam ich dann auch.

«RS»: Und bei der nächsten Landesausstellung 1964 in Lausanne sollte Dir die Ehre zuteil werden, die neu gegründete Patrouille Suisse als Leader zu präsentieren!

R.B.: Ja, genau. Bis dahin war es aber ein langer Weg. Zuerst musste ich zur Militärpiloten-Selektion zugelassen werden. Nach der Schule begann ich eine Lehre im elterlichen Geschäft als Schmied. Ich wusste allerdings nicht, ob dieser Berufsabschluss genügen würde, um zum Auswahlverfahren zugelassen zu werden. So brach ich die Lehre nach einem Jahr ab, zog nach Zug und machte eine Berufsausbildung als Maschinenmechaniker. Obwohl ich die fliegerische Vorschulung (FVS) verpasste, wurde ich positiv selektioniert und trat 1953 in die Rekrutenschule in Payerne ein. Ich bin der Schweiz sehr dankbar, dass sie mir diese Ausbildung ermöglicht hat.

«RS»: Welche Flugzeugtypen bist Du im Militär geflogen?

R.B.: Diese Liste ist lang! Ich begann auf der Bücker Jungmann 131. Es folgten die Bücker Jungmeister 133, die P2, die AT16, die Morane und danach Vämpi, Venom und Hunter.

«RS»: Wie kamst Du in die Patrouille Suisse?

R.B.: Ich habe im Rahmen der Ausbildung immer sehr viel Wert darauf gelegt, dass wir in Formation Akrobatik-Figuren trainierten. Das aus der Überzeugung, dass diese Fertigkeit im Luftkampf überlebenswichtig sei. Während eines Wiederholungskurses im Meiringen fragte mich der Kommandant der Bodentruppen, ob wir für seine Mannen eine Demonstration unseres Könnens abgeben könnten. Wir taten es und flogen ein volles Display. Divisionär Primault schaute von einem Aussichtspunkt oberhalb Meiringen zu und war

davon dermassen begeistert, dass wenig später die Idee der Patrouille Suisse geboren wurde.

«RS»: Wie lange warst Du in der Patrouille Suisse?

Rolf steht auf und holt aus seinem Büro einen Stapel Unterlagen. Er zeigt mir persönliche Briefe und Zeitungsausschnitte, die einen Fall in seiner Karriere dokumentieren, die ihn persönlich verletzt und sehr enttäuscht haben.

«RS»: Was ist damals passiert?

R.B.: Es war im Frühling 1965. Das Training der Patrouille Suisse wurde wieder aufgenommen, und ich führte meine Truppe in den Übungsraum Churwalden. Wir absolvierten unser Programm über meinem Heimatort, was von Kollegen und Verwandten mit Begeisterung aufgenommen wurde. Wir trainierten damals an verschiedensten Orten, für einmal halt auch in Churwalden. Im Überwachungsgeschwader (UeG) waren wir damals vier Staffelkommandanten. Einer dieser vier machte in Churwalden Ferien, was ich natürlich wusste. Er war es, der mich anschwärzte. Man drohte mir mit dem Divisionsgericht. Ich reagierte sofort und verliess das Überwachungsgeschwader umgehend. Vor das Divisionsgericht wurde ich trotzdem zitiert. Dass mich ein Kollege hinter meinem Rücken angeklagt hat, um Karriere zu machen, verletzt mich bis heute.

Gerade im richtigen Moment wird der erste Gang aufgetragen. Rolfs Frau serviert grünen Salat an einer ausgezeichneten Sauce. Dazu wird eine Flasche Veltliner entkorkt und in den typischen 2-dl-Gläsern serviert. Von Rolf erfahre ich, dass diese Gläser in der Umgangssprache «Pfiff» heissen. Das käme daher, so Rolf, dass die Kutscher früher vor den Gaststuben durch die Finger gepfiffen haben und der Wirt daraufhin ein Glas Veltliner brachte.

R.B.: Wegen dieser Salatsauce habe ich meine Frau um ihre Hand angehalten!

«RS»: Wie lange seid ihr schon verheiratet?

R.B.: Schon 54 Jahre. Weissst Du, warum es so lange hält?

«RS»: Verrate mir Euer Rezept!

R.B.: Ich habe eine Hochzeitskapelle mit fünf Tritten gesucht. Auf jeden Tritt habe ich eine Bedingung für unser Eheleben gestellt. Ich habe meiner Frau gesagt, dass sie die Kirche nur betreten soll, wenn sie zu jedem dieser Punkte bedingungslos Ja sagen könne.

«RS»: Und, Frau Brunold, konnten Sie mit gutem Gewissen zu allem Ja sagen?

Henriette Brunold: Damals ja, ich kam aus dem Welschland und sprach kaum ein Wort deutsch...

«RS»: Wie lange warst Du Fluglehrer in Hausen?

R.B.: Von 1965 bis 1993, also 28 Jahre!

«RS»: Du hast Hausen mitgeprägt. Sowohl in der Schulung als auch auf der Piste hast Du Spuren hinterlassen. Wie kamen eigentlich die Spuren auf den Asphalt?

R.B.: Ja, das war eine ärgerliche Geschichte. Wir haben damals das Erfliegen des optimalen Anflugwinkels geübt. Dabei musste der Flugschüler einmal zu steil und das nächste Mal zu flach anfliegen. Bei einem der steilen Anflüge habe ich befohlen, dass er das Fahrwerk ausfahren sollte. Er machte es nicht, und wir beide haben den Final Check nicht korrekt durchgeführt. Beim Abflachen bemerkte ich das Malheur, übernahm und startete durch. Dieser «low Go-Around» war zu «low» für den Propeller. Er hinterliess auf dem Beton die berühmten drei Streifen.

«RS»: Die meisten Deiner ehemaligen Schüler fliegen heute als Kapitäne. Nicht alle waren geborene VFR-Piloten, mich eingeschlossen. Bist Du nicht manchmal fast verzweifelt, als Du das Unvermögen der Flugschüler miterleben musstest?

R.B.: Da muss ich Dir widersprechen. Wir bekamen von der Selektion sehr begabte Schüler zugewiesen. Klar hatte der eine oder andere Probleme, aber diese waren selten unlösbar.

«RS»: Und wenn sie doch einmal unlösbar waren?

R.B.: Dann haben wir nachgeholfen! So zum Beispiel bei einem Schüler, der mit der Akrobatik nicht zurechtkam. Fluglehrer Lüthi kam zu mir und klagte sein Leid. Dieser Flugschüler sei nicht akrobatiktauglich, so Lüthi, und er sei als Ausbildner mit seinem Latein am Ende. Ich sagte Lüthi, dass ich ihm das

nicht glaube und ich mir das einmal selber anschauen würde. Den Schüler schickte ich zu Lüthi, und ich selber zog das Fliegerkombi und die Lederkappe über. Als der Schüler den Flugauftrag fasste, schickte ich ihn hinter das nächste Gebüsch und bestieg die Bucker Jungmeister selber. Ich zeigte über der Piste von Hausen ein Flugprogramm, das den Zuschauern das Blut in den Adern gefrieren liess. Lüthi tobte am Pistenrand. Nach der Landung wurde der Schüler zum Debriefing zitiert. Er entstieg seinem Versteck hinter dem Gebüsch und stellte sich dem Debriefing. Als Beobachter gesellte ich mich dazu. Als Lüthi dem Schüler mit Rauswurf drohte, schritt ich ein und gestand, dass ich das Programm geflogen hatte. Der Schüler flog zwar keine Akrobatik mehr, dafür aber auch nicht von der Schule.

«RS»: Mit dem PC-7 im Rückenflug die Schweiz zu entdecken und in Mindesthöhe den Kirchturm vom Mettmenstetten zu überfliegen, um irgendwann auf die Piste in Hausen zu treffen, gehörte für viele SLS-Schüler zu den schönsten und eindrücklichsten Erlebnissen der Ausbildung. War Dir immer wohl dabei, wenn wir Grünschnäbel die Schnabellücke suchten oder im Tiefflug durch das Tösstal flogen?

R.B.: Nein, natürlich nicht. Selbstverständlich hatten wir in das Können der Schüler Vertrauen, waren uns aber auch bewusst, wie wenig Erfahrung sie in der Fliegerei hatten. Bei schwierigen Wetterverhältnissen waren wir schon froh, wenn am Abend alle Maschinen im Hangar standen.

«RS»: Der Feierabend in Hausen war wichtiger als anderswo. Eine Viertelstunde vor Dienstschluss standen die Fluglehrer auf dem Tarmac und hielten Ausschau nach den dreifarbigem Piaggio-149. Wehe, einer kam zu spät, wehe, das Feierabendbier musste fünf Minuten länger im Kühlschrank auf seine Öffnung warten. Es schien fast so, als ob Ihr von der Swissair den Auftrag erhalten hättet, uns auf Pünktlichkeit zu trimmen...

R.B.: Auch in der VFR-Fliegerei ist die Pünktlichkeit enorm wichtig. Man denke nur an die Lärmproblematik und den minutengenauen Übergang vom Tag- in den Nachtflug. Doch seien wir ehrlich, das Feierabendbier spielte auch eine Rolle dabei!

«RS»: Waren die Flugzeuge im Hangar verstaut, hatte es auch für uns Schüler immer Platz auf der Festbank vor dem Flugplatzgebäude. Manch ein Flugschüler hat seine Bewertungen an diesen Anlässen noch etwas in die Höhe treiben können. Diese Abende haben uns als Pilotenklasse zusammenge-

schweisst. Ihr wart also nicht nur unsere Fluglehrer, sondern auch Pioniere des CRM oder HAD, wie es damals geheissen hat!

R.B.: Es war uns immer wichtig, die Gemütlichkeit zu pflegen. Man muss als Fluglehrer seine Schüler auch ausserhalb von Drucksituationen kennenlernen. Das schweisst tatsächlich zusammen und fördert das Verständnis für fliegerische und private Probleme.

«RS»: Über einen guten Schwank aus Hausen würden sich die Leser sicher freuen. Go-ahead...

R.B.: Die Swissair führte in Magadino einen Vorkurs durch. Wegen der grossen Anzahl Schüler brauchte es in Locarno einen zusätzlichen Bücken. Dieser stand aber in Hausen, und Hausen lag unter einer dicken Schneedecke. Mit Mechaniker Nussbaumer und dem Flugplatzchef beriet ich die Situation, und wir besprachen die Möglichkeiten. Der Flugplatzchef versprach, alles Menschenmögliche zu tun, verwies aber auf die beschränkten Mittel zur Schneeräumung. Es sei ihm möglich, den Hangar-Vorplatz vom Schnee zu befreien, die Piste aber nicht. Ich schritt die Startstrecke ein paar Mal ab und schätzte, ob es möglich sei, auf dieser kurzen Bahn zu starten. Laut meinen Berechnungen brauchte ich maximal 15 Liter Benzin, um Birrfeld zu erreichen. Die Aufgabe reizte mich, schien mir auch möglich. Als der Vorplatz vom Schnee befreit war, gingen wir in die Mittagspause. Nach dem Essen besprachen wir das Startprocedere. Die zwei Mithelfer sollten das Flugzeug so lange wie möglich am Heck anheben und festhalten, während ich Vollgas gab. Bei der Ausführung einige Minuten später klappte dies vorzüglich, und ich überflog den Schneewall mit einer geschätzten Höhe von 30 Zentimetern. Als Dank für die geleistete Arbeit überflog ich den Flugplatz Hausen auf Mindesthöhe und schlug ein Heading Richtung Birrfeld ein. Birrfeld war in der Mittagspause nicht untätig und organisierte Nebel mit einer Sichtweite, die eine Landung nicht zulies. Meine Optionen schwanden mit geschätzten zehn Litern Benzin im Tank wie der Schnee an der Sonne. Nach Zürich sollte ich nicht, nach Dübendorf wollte ich nicht. So blieb noch der Flugplatz Spreitenbach, wo ich Minuten später landete. Über ein nahes Telefon bestellte ich Flugmechaniker Nussbaumer mit ein paar Kanistern Sprit. Wir stellten die Maschine im Birrfeld ab, wo sie ein Flugschüler danach ins Tessin überführte. Nussbaumer und ich feierten den gelungenen Überflug mit einem guten Essen in Wohlen.

«RS»: Die fest angestellten Fluglehrer und Mechaniker, ausgestattet mit viel Autorität und noch mehr Humor, waren ein fantastisches Team, das über

viele Jahre die Flugschule in Hausen am Laufen gehalten hat. Pflegt ihr noch Kontakt zueinander?

R.B.: John Markwalder sehe ich noch ab und zu. Wenn er ins Engadin unterwegs ist, stellt er nicht selten den Blinker in Churwalden-Lax und kommt auf einen Kaffee und ein paar Geschichten vorbei. Gelegentlich schaut ein ehemaliger Schüler bei mir vorbei, was mich immer wieder freut!

«RS»: Was waren Deine eindrücklichsten Erlebnisse während Deiner Zeit in Hausen?

R.B.: Es gibt unzählige schöne Erinnerungen an die Zeit in Hausen. Das schönste Erlebnis waren die Flüge mit geistig behinderten Kindern. Man konnte die Freude dieser Kinder kaum mit Worten beschreiben. Das hat mich sehr berührt, und das hat mich auch sehr gefreut!

«RS»: Was waren für Dich die Höhepunkte des Jahres?

R.B.: Robert Staubli, der ehemalige Direktionspräsident (siehe «Rundschau» 2/2012), nahm gerne die Dienste der SLS-Maschinen in Anspruch. Wenn er keinen vernünftigen Flug für seine Dienstreisen fand, buchte er kurzerhand ein Schulflugzeug. Neben den meist interessantesten Flugstrecken freuten sich der gebuchte Pilot und sein Schüler über eine Hotelübernachtung in einem Luxushotel und ein stets grosszügiges Trinkgeld aus den Händen vom Chef persönlich.

Frau Brunold serviert den ersten Hauptgang. Es gibt Capuns! Mangoldblätter aus dem eigenen Garten umhüllen die Teigmasse, hergestellt mit Mehl aus dem Puschlav und vermischt mit Kräutern aus dem Brunoldschen Garten und Fleischprodukten aus der Umgebung. Es mundet herrlich! Rolf schenkt aus der eigens angefertigten Weindekantiermaschine noch einen «Pfiff» ein, und wir geniessen das feine Essen.

«RS»: Fliegst Du noch ab und zu?

R.B.: Nein, um Gottes willen, nein! Seit meiner letzten Landung in Hausen habe ich keinen Fuss mehr in ein Flugzeug gesetzt. Ich bin sesshaft geworden und genieße mein Zuhause!

«RS»: Dein Zuhause ist aber auch traumhaft!

R.B.: Das Haus habe ich 2003 selber entworfen. Eines Tages begann ich Pläne zu schmieden, setzte mich an den Schreibtisch und brachte die ersten

Skizzen auf das Papier. Als ich diese dem Bauvorstand auf das Pult legte und fragte, ob man ein solches Haus bauen könne, nickte er zustimmend. Zwei Jahre später sind wir eingezogen. Ich habe die Bauführung gemacht und für die Handwerker gelegentlich am Mittag gekocht. Das Holz ist übrigens aus dem nahen Wald und ist sogenanntes Mondholz. Dieses wird in einem bestimmten Zeitpunkt des Mondkalenders geschlagen und hat dadurch sehr vorteilhafte Eigenschaften.

«RS»: Dir scheint es nie langweilig zu sein!

R.B.: Nein, im Gegenteil. Ich betätige mich gerne handwerklich und habe schon einiges entworfen. So habe ich das Gitter vor dem Fenster selber geschmiedet und das Wasserspiel auf dem Balkon gebaut. Auch die Sgraffito am Haus habe ich selber entworfen und angebracht, und die Holzfiguren rund ums Haus sind auch in meiner Werkstatt entstanden. Langweilig ist mir tatsächlich nie!

«RS»: Hast Du noch andere Hobbys?

R.B.: Ich durchstreife den Wald gerne nach Pilzen und fahre leidenschaftlich gerne Ski. Die letzte Wintersaison musste ich wegen Hüftproblemen pausieren, aber beim nächsten Schnee stehe ich wieder auf den Latten. Als Zentralschweizer Juniorenmeister 1952 in der Ski-Viererkombination ist das Ehrensache!

«RS»: Zum Schluss hast Du noch das Wort. Was wolltest Du schon lange loswerden?

R.B.: Es ist sehr schade, dass es die Swissair nicht mehr gibt. Wenn ich einen Wunsch frei hätte, würde ich mir die Swissair der 80er Jahre wieder herbeizaubern!

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch!

Wir reden noch lange weiter. Themen kommen auf den Tisch, die nicht in ein Magazin gehören, und wir lachen herzlich, während sich die Vel­tiner-Flasche leert, wie der Tank des Bückers nach dem abenteuerlichen Start in Hausen. Rolf serviert den zweiten Hauptgang, bestehend aus Maluns, Apfelmus, Bündnerfleisch und Bergkäse. Unnötig zu betonen, dass die Kartoffeln für das Maluns aus Brunolds Garten stammen. Es folgten Erdbeertörtchen mit Früchten vom nahen Beet und zur Abrundung ein

Gläschen Kirsch. Glückliche, gut genährt und noch besser unterhalten mache ich mich auf den Heimweg ins Unterland. Danke für den schönen Nachmittag! ●



Rolf Brunold wurde 1933 in Churwalden geboren. Nach der Schulzeit begann er eine Berufslehre bei seinem Vater als Schmied, die er nach einem Jahr abbrach. In Zug trat er eine Maschinen-Mechaniker-Lehre an, die er 1953 abschloss. Im selben Jahr trat er in die Piloten-Rekrutenschule ein und wechselte nach bestandener Ausbildung ins Überwachungsgeschwader UeG. 1964 war Rolf Brunold der erste Leader der Patrouille Suisse und begeisterte die Besucher der Landesausstellung in Lausanne mit den Vorführungen der Kunstflugstaffel. Im Jahr 1965 verliess Rolf das Überwachungsgeschwader und trat als Fluglehrer in die Swissair ein. Er arbeitete von 1965 bis 1993 in Hausen am Albis als Fluglehrer auf dem Bücker, der SIAT-223, dem Piaggio-149 und dem PC-7. Er notierte nach seiner Pension 9500 Flugstunden und 28 500 Landungen in seinem Flugbuch. Rolf lebt heute mit seiner Gattin nahe Churwalden in einem Bündnerhaus, das er 2003 selber entworfen hat. Im Jahr 2013 feiert er seinen 80. Geburtstag.

Gelesen

Alte Flugkörper und weitere Anregungen

Text: Viktor Sturzenegger

Ein Nachbar von mir, ein pensionierter Ingenieur, ist immer noch mit Verve an Technischem interessiert. Namentlich die Fliegerei, das «sexy Business», wie es unser ehemaliger Personalchef so locker formulierte, hat es ihm ange-tan, was immer wieder zum gemeinsamem Gedankenaustausch führt.

Unlängst hat er mir ein Buch in den Briefkasten gesteckt, das ich nach anfänglichem Widerstand mit wachsendem Interesse gelesen habe.

Drei Wissenschaftler haben sich mit antiken Fluggeräten beschäftigt. Sie sind auf Aufzeichnungen und Überlieferungen von Altägyptischen künstli-chen Vögeln und Luftschiffen zu Zeiten König Salomons gestossen. Sie ent-deckten auch einen quasi späten Nachfahren des Königs im Amerika des 19. Jahrhunderts mit Namen Solomon Andrews und vor ihm zu allen Zeiten in verschiedenen Kulturen hervorgebrachte ballonähnliche Fluggeräte, die in irgendeiner Form überliefert sind. Sie erforschten goldene Amulette aus Kolumbien, die, obwohl sie 1500 Jahre alt sind, in verblüffender Weise Flug-geräten gleichen und als Modelle gar Flugeigenschaften zeigen, etc.

Natürlich fanden sie ähnliche Aufzeichnungen und Modelle auch auf ande-ren Kontinenten. In ältesten indischen Epen finden sich Hinweise auf Fahr-zeuge, die fähig waren, Personen durch die Luft zu befördern. Unsere drei Wissenschaftler wollten aber auch wissen, welche Triebwerke diese Luft-schiffe und Fluggeräte angetrieben haben. Dabei stiessen sie auf Erfindun-gen von Tüftlern, die Pulsstrahltriebwerke entwickelt haben, die gut auch schon in der Antike bekannt gewesen sein dürften.

Auch wenn mir Berichte über einen Baptisten-Reverends, der laut Ezechiels Aufzeichnungen in der Bibel ein Flugzeug gebaut hat, das schon vor denen der Gebrüder Wright geflogen sei, ähnlich fantastisch wie Erich von Dänikens Texte erschienen, ist mir die Lektüre des Buches letztlich nicht schwergefallen. Man kann ja wirklich angesichts der an vielen Orten der Erde vor Hunderten, ja Tausenden von Jahren gemachten gigantischen Bauwerke auf die Idee kom-men, dass dabei ähnliche «Anreizgeber» eine Rolle gespielt haben könnten.

*Peter Belting, Algund Eenboom, Peter Fiebag: Die Flugzeuge der Pharaonen
Rottenburg 2004
ISBN 3-930219-80-8*

Wer eher für Bücher mit spannendem Inhalt ist, der ist mit Dick Francis seit langem gut beraten. Leider ist er im letzten Jahr gestorben und hat im hohen Alter auch nur noch zusammen mit seinem Sohn Felix publiziert. Erschienen ist nun der letzte Roman, an dem er auch mitgearbeitet haben soll (wie heisst es doch: si non e vero.), auf Deutsch.

Der in Afghanistan verwundete Sohn einer britischen Rennstallbesitzerin muss sich um eine ziemlich zerfahrene Situation, in der sich seine Mutter und ihr aktueller Mann befinden, kümmern und tut dies mit den Methoden, die er aus seiner langjährigen Tätigkeit in der Armee kennt...

Immer wieder gefallen mir die Atmosphäre des britischen Pferderennsports, wie Francis sie seit vielen Jahren beschreibt, und die typisch britische Trockenheit der Auseinandersetzung seiner Protagonisten mit den unbeschreiblichsten Situationen.

Dick & Felix Francis: Kreuzfeuer

Zürich 2012

ISBN 978-3-257-06812-2

... und als weiteren möglichen Lesestoff möchte ich nach den Sommermonaten zum Beispiel die Bücher von Asta Scheib empfehlen. Ich habe schon von ihrem Buch über Giovanni Segantini berichtet und inzwischen ein neues über die Erbin der Bleistiftdynastie Faber, Otilie von Faber-Castell, gelesen, das mich in ähnlicher Weise wie das erstere begeisterte.

Scheibs Fähigkeit, ihre Protagonistin im Lichte der Betrachtung von ihr nahe Stehenden zu beschreiben und die Lebensverhältnisse einer ganzen Epoche in der Vita einer herausragenden Persönlichkeit herauszuschälen, sind meines Erachtens einmalig und immer lesenswert.

Asta Scheib: Eine Zierde in ihrem Hause. Die Geschichte der Otilie von Faber-Castell

München 2011

ISBN 978-3-499-22744-8

Alle, die den diesjährigen Refresher auf A340 gemacht haben, werden Kangerlussuaq kaum unmittelbar mit Stille in Verbindung bringen. Andreas Fecker gelingt das nach einer Reise, die er vor einiger Zeit mit seiner Frau nach Grönland unternommen hat, ohne weiteres.

Entsprechend dem August-Wochenende, das ich zum Schreiben dieser Zeilen verwende, beschreibt er die Relativität der Wahrnehmung von Lärm anhand von Techno- und anderem Musikgenuss.

Witzig ist sein Bericht von einem Aufenthalt auf Papeete, an dem er das Dröhnen von Düsentriebwerken zu hören meint, bis er merkt, dass es sich um das Rauschen der Brandung handelt. Darin kommt die Subjektivität des Erlebens von Geräuschen wunderbar zum Ausdruck. Wenn er allerdings mit Akribie die Dezibelstärken von verschiedenen Lärmemitteln aufzeichnet, fällt mir vor allem die gleiche Einstufung von Kettensägen und Laubbläsern, die noch lauter als der Start einer A320 in 450 Metern seitlicher Entfernung sein sollen, auf. Immerhin weiss ich jetzt, wieso ich mich von mich umzingelnden Hausabwarten herbstlich häufig übertrieben beschallt fühle. Dabei zwischen Nutz- und Störschall zu unterscheiden, ist für alle vom Lärm Betroffenen wohl kaum einsichtig.

Sehr schön zeigt Fecker auf, wie sich in der Frage des Fluglärms flugindustriefreundliche Gutachter und subjektiv lärmgeplagte Anwohner unversöhnlich gegenüberstehen. Ein von ihm erwähnter «Nocebo-Effekt» (Gegenteil von Placebo, also nicht gefallend, sondern schadend) sorgt dafür, dass von Lärm Gestörte von immer leiseren Lärmimmissionen beträchtlich gestört werden. Dabei kann es durchaus zu nachweisbaren körperlichen und seelischen Schäden kommen.

In seinen speziell am Beispiel des Frankfurter Flughafens erläuterten Ausführungen über die Details von An- und Abflugverfahren, bleibt Fecker auch für mit der Materie nicht übertrieben vertraute Lesende verständlich.

Natürlich bringt er mich zum Schmunzeln, wenn er die Arbeitslast der Fluglotsen in der Rushhour mit der Vigilanz eines Rennfahrers auf dem Formel-1-Kurs in Monte Carlo vergleicht. Dass dabei nicht alle Arbeitskollegen von Herrn Fecker ihre Aufgabe gleich souverän erledigen, wie es die Elite der Autorennfahrer meistens tut, bleibe dahingestellt – es gibt ja in allen Berufsgattungen Begnadete und weniger Begnadete...

Interessant finde ich Feckers Vorschlag einer der Lärmempfindung analoge logarithmische Skala des Lärmzuschlags für Flugzeuge für die Bemessung der Landetarife. In diesem Zusammenhang zeigt er einen guten Überblick von der Entwicklung der Düsentriebwerke.

Ob sein Abdruck der Tirade eines Bundeswehrrpiloten gegen die satte Reizbarkeit seiner Landsleute im Umgang mit Militärfluglärm viel Verständnis fördern wird, mag ich bezweifeln, seine Gedanken sind auf jeden Fall anregend und durchaus auch auf Schweizer Verhältnisse anwendbar.

Feckers Plädoyer für einen gemeinsamen Ansatz von allen Beteiligten in der Fluglärmfrage wird hoffentlich auf offene Ohren in Politik und Bürgerforen stossen und ist immerhin ein guter Grund, dieses Buch zu lesen.

Andreas Fecker: Fluglärm - Daten und Fakten

Erscheint voraussichtlich am 29.8.2012 im Motorbuch Verlag

ISBN: 978-3-613-03400-6

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 70 Jahren

Leipheim, Deutschland, 18. Juli 1942: In Leipheim bei Ulm hob das erste Flugzeug der Geschichte, das ausschliesslich mit Düsentriebwerken motorisiert war, zum Testflug ab. Zuvor war die Maschine noch mit einer Art Hybridantrieb gestartet. Beim Start gab es ein Problem. Die Maschine wurde auf der Rollbahn immer schneller, wollte aber nicht abheben. Schuld war die Fahrwerkskonstruktion, die noch auf Propellerflugzeuge ausgerichtet war, mit jeweils einem Rad unter jeder Tragfläche und einem kleinen am Heck, sodass das Flugzeug mit der Nase nach oben zeigte. Dabei lag aber das Höhenleitwerk im Windschatten der Flügel und konnte nicht wirken. Deshalb konnte die Me 262 in ihrer neuen Form nicht starten. Der Pilot griff zu einem Trick: Er bremste kurz ab, die Nase ging nach unten, der Rumpf lag waagrecht, und die Maschine konnte abheben.

Die Ergebnisse sprengten alle Erwartungen. Mit 850 Kilometern pro Stunde war die Messerschmitt etwa 200 Stundenkilometer schneller als alle anderen Flugzeuge ihrer Zeit. In die Konstruktion flossen völlig unbekannte Neuerungen ein. So bekamen die Maschinen zuerst ein lenkbares Bugrad. Die Tragflächen waren leicht gepfeilt, um die schweren Triebwerke überhaupt tragen zu können, und verbesserten quasi als Nebeneffekt die Flugeigenschaften bei hohen Geschwindigkeiten. Automatische, ausfahrbare Vorflügel sorgen für eine Beherrschbarkeit des Flugzeugs auch bei geringen Geschwindigkeiten. Das Leitwerk wurde nicht mehr mit den üblichen Drahtzügen, sondern über Elektromotoren gesteuert.

... vor 60 Jahren

Hampshire, England, 6. September 1952: Bei der Farnborough International Airshow in Farnborough stürzte der erste Prototyp der Sea Vixen, eine De Havilland D.H.110, in die Zuschauermenge. Dabei starben inklusive der beiden Piloten John Derry und Tony Richards mindestens 30 Menschen. Der Showflug begann in einer Höhe von 40000 Fuss. Durch einen Sturzflug sollte auf über Mach eins beschleunigt werden. Den Zuschauern sollte ein Über-



schallknall demonstriert werden. Dieses Manöver klappte hervorragend. Erst danach hielt die rechte Flügelvorderkante den Belastungen nicht mehr stand und riss ab. Dadurch demontierten nacheinander der rechte sowie der linke Flügel und die beiden Triebwerke. Ein Triebwerk und die Reste der Zelle stürzten in die Zuschauer.

... vor 50 Jahren

Nevada, USA, 17. July 1962: Robert M. White startete zu einem weiteren Testflug im X-15-Raketenflugzeug. Der Flug begann für die X-15 auf 45000 Fuss Höhe. Das Mutterflugzeug, eine B-52, klinkte Major R. White aus. Im Gleitflug zündete er das Triebwerk. In 81 Sekunden verbrauchte das regelbare Thiokol-Einkammer-Flüssigkeits-Raketentriebwerk etwa 15 Tonnen Raketentreibstoff. Dieser Treibstoff bestand aus Ammoniak und flüssigem Sauerstoff sowie aus Wasserstoffperoxid zum Antrieb der Hochleistungsturbopumpen, die diesen Treibstoff in die Brennkammer pressten. White erreichte mit der X-15 eine Rekordhöhe von 314 750 Fuss (96 km). Während des Wiedereintritts in die Atmosphäre sah er Unerklärliches. Er berichtete, ein UFO gesehen zu haben: «Ich habe keine Ahnung, was das gewesen sein soll. Das Objekt war gräulich und etwa 30 bis 40 Fuss entfernt.»

... vor 30 Jahren

Long Beach, Kalifornien, USA, 2. Juli 1982: Einer der bekanntesten Trucker war ein Mann namens Lawrence Richard Walters, ein bescheidener Fahrer aus Kalifornien. Dennoch wurde er 1982 eine kleine Berühmtheit. Er träumte immer vom Fliegen, wurde aber von der US Air Force wegen seiner schlechten Augen abgelehnt. So entstand sein abenteuerlicher Plan. Er beschloss, 45 Wetterballons zu kaufen, sie mit Helium zu füllen und an einem Gartenstuhl zu befestigen. Im Vorgarten des Hauses seiner Freundin in San Pedro begann er mit dem Zusammenbau. Die Ballone wurden an einer robusten Verandabank befestigt und mit Helium gefüllt. Er nahm neben einem Luftgewehr auch einen Fallschirm, CB-Funk, Sandwiches, Getränke und eine Kamera mit. Er schnallte sich auf dem Stuhl fest, und seine Lebensgefährtin kappte die Leinen, die an seinem Jeep befestigt waren. Ab diesem Punkt verlief manches allerdings anders als geplant. Er hatte ursprünglich erwartet, etwa 100 Fuss aufzusteigen, aber sein Gefährt stieg schnell auf 16000 Fuss (etwa 4900 Meter). Während der instabilen Fahrt traute er sich nicht, einige Ballone zu zerschies-sen, um nicht abzukippen. Winde trieben ihn über Long Beach hinweg und schliesslich in den Anflugkorridor des Airports Long Beach.

Nach einem ungefähr 20 Kilometer langen und 45 Minuten dauernden Flug zerschoss er die Ballone und landete in einer Hochspannungsleitung. Kurz danach verhaftete ihn die Los Angeles Police. Als er von einem Reporter nach seinen Beweggründen ge-fragt wurde, antwortete Walters nur: «Ein Mann kann nicht nur herumsitzen!»

... vor 10 Jahren

Überlingen, Deutschland, 1. Juli 2002: Eines der folgenschwersten Flugunfälle im deutschen Luftraum war der Zusammenstoß des DHL-Flugs 611 mit einer Maschine der Bashkirian-Airline bei Überlingen. Beide Flugzeuge waren auf der gleichen Höhe unterwegs, beide sanken, um eine Kollision zu vermeiden. Der Luftraum wurde von der Schweizer Flugsicherung kontrolliert. Die Besatzung der russischen Tupolew erhielt dabei widersprüchliche Angaben – einerseits vom TCAS an Bord, das empfahl, zu steigen, und andererseits vom Lotsen, der die Anweisung gab, zu sinken. Die offizielle Darstellung der Flugunfalluntersuchung gibt den kurzen Wortwechsel zwischen Captain und First Officer wieder. Captain: «Es [TCAS] sagt <steigen>!» – First Officer: «Er [Lotse] schickt uns runter!»

Der Flugzeugführer entschied sich, den Anweisungen des Lotsen zu folgen. Das Unglück nahm seinen Lauf. Um 23:35:32 Uhr kollidierten die Flugzeuge in einer Höhe von etwa 10630 Metern. Die Tupolew zerbrach in vier Teile. Ihre Trümmer wurden über eine Länge von zwei Kilometern verstreut. Die Trümmer der Boeing stürzten acht Kilometer weiter nördlich in Waldgebiete. Alle 71 Menschen an Bord der beiden Maschinen starben. 49 davon waren Kinder. ●

On The Air ...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

SkyWork Airlines aus Bern blickt auf vier erfolgreiche erste Monate 2012 zurück. Im ersten Drittel des Jahres verzeichnete die Airline weiterhin stark wachsende Passagierzahlen. Von Januar bis April 2012 sind 45 054 Fluggäste mit SkyWork Airlines gereist, fast viermal mehr als in der gleichen Zeitperiode des letzten Jahres. Besonders beliebt sind London, Berlin und Hamburg. Mit 25 Destinationen im Sommerflugplan liegt der Anteil der Linienflüge am Gesamtangebot ab Bern inzwischen bei 90 Prozent. Dennoch scheint die Gesellschaft ihre Flottenpolitik zu überdenken. Bereits seit Februar sind die drei Bombardier DHC-8Q-400 der Airlines zur Weitervermittlung ausgeschrieben. Unbestätigten Meldungen zufolge plant die SkyWork, die 72-plätzigige Q-400 durch kleinere, rund 50-plätzigige Turboprop-Flugzeuge zu ersetzen, wobei aller Voraussicht nach die DHC-8Q-300 ein Wunschkandidat der Airline sein dürfte.

In Genf laufen Planungen für die Lancierung einer neuen Fluggesellschaft unter dem Namen **Fly A**. Erste Meldungen zur Flottenplanung sprechen von bis zu drei A330-Langstreckenjets, die Fly A ab Mitte 2013 auf Low-Cost-Flügen über den Atlantik in Betrieb nehmen möchte. Durchführen möchte Fly A diese Flüge aber nicht ab Genf, sondern einerseits zwischen Paris und London und andererseits zwischen Boston, Montreal, New York und Miami. Hinter dem Unternehmen steht mit Julian Cook der Gründer und ehemalige Geschäftsführer der Baboo, die sich nach dem Verkauf der operationellen Unternehmensteile an Darwin Airline in Liquidation befindet. Die Erfolgchancen des Projekts werden von Experten jedoch als eher gering eingeschätzt, unter anderem mit Verweis auf die gescheiterten Versuche der Air Asia X mit der London-Strecke oder die immer wieder hinausgezögerten Plänen der Ryanair, in das Nordatlantik-Geschäft einzusteigen.

Pilatus annonce la signature d'un contrat longtemps attendu, portant sur la livraison de 75 avions-école PC-7 Mk II à l'armée de l'air indienne. La commande passée par l'Inde, d'un montant de 500 millions de francs, est la plus grosse jamais enregistrée par Pilatus. Les nouveaux PC-7 remplaceront les appareils d'entraînement de base HPT-32, construits en Inde par HAL (Hindustan Aeronautics Limited), et qui ont causé la mort de 32 pilotes avant

que l'armée de l'air indienne décide de leur immobilisation en juillet 2009. Le PC-7 s'est imposé lors d'une procédure d'évaluation, face au KT-1 coréen ainsi qu'au T-6C américain. L'Arabie Saoudite s'est aussi décidée à acheter 55 PC-21, afin de remplacer les PC-9 lui ayant été livrés à partir de 1986. Jusqu'à aujourd'hui, le PC-21 est utilisé en Suisse (8 exemplaires), à Singapour (19) et dans les Emirats Arabes Unis (25). Les premiers appareils seront livrés à l'Arabie Saoudite à partir de 2014, et serviront à former les futurs pilotes d'Eurofighter et de F-15. Ces deux commandes assurent une occupation à pleine capacité pour l'usine aéronautique de Stans jusqu'en 2015.

Im Bereich VIP/Ad-hoc-Flüge wurde **Helvetic Airways** mit dem Pro Sky Aviation Excellence Award 2012 ausgezeichnet. Das Projekt «Ostalgie-Flug nach Rostock», das für Kuoni ausgeführt werden durfte, wurde von über 100 Vertretern von Fluglinien und Dienstleistern während der Airliners Conference in Köln in die Top 3 gewählt. Als Kriterien für die Prämierung zählen unter anderem das Thema des Events sowie die Umsetzung im Inflight-Bereich. Beigetragen zum Erfolg haben das exklusive Catering inklusive Club-Cola und Halloren-Kugeln, die originellen Bordansagen sowie die Bekleidung der Kabinenbesatzung.

World News ...

Qantas Airways and **Airbus** engineers faced both technical and logistical challenges in restoring its first A380 back to virtually brand-new condition after the aircraft's uncontained engine failure in November 2010. The aircraft suffered the mid-air failure after take-off from Singapore. Repairs were completed almost 18 months after the incident and the aircraft returned to Sydney. Airbus says it undertook a damage assessment as soon as it was granted access by the authorities. This first stage took six weeks, during which a decision was made that the aircraft would be repaired instead of written off. It was then determined that the aircraft could not be temporarily repaired and returned to a home base or maintenance centre because of the complexity of the project, and because the repair and testing required would have taken just as long as the complete rebuilding work. Airbus provided a repair proposal in February 2011. A contract was signed with SIA Engineering for hangar access, the A380 hangar at Singapore Changi airport, for the stress-jacking phase, and subsequently for the Number 1 Boeing 747 Hangar for the third phase of the project for completion activities. The aircraft had to get back in factory conditions and then stress-jacked, in

order to be at a zero-g state to remove any undue stress during the repairs. The fuselage's glare material and metal panels were repaired by blending where impact had occurred, and the electrical wiring system for the port wing was completely replaced. A section of the top skin was removed and a specific repair plate machined and installed. Airbus performed a three-dimensional laser-scanning so that the upper wing geometry was maintained throughout the repair. About 70 000 production man-hours were used for the repairs.

Airbus estimates that a new wider-seat design in its A320 family, designed for physically larger passengers, could generate \$3 million in additional revenue over a 15-year period. The airframer has developed an interior configuration, which features asymmetric seating each side of the aisle. Each group of three seats includes one of a 51 cm (20 in) width adjacent to the aisle, alongside two regular seats in the centre and the window position of 43 cm (17 in). The airframer believes that a single-class A320 layout with 57 wider seats, 20 per cent of which are sold at a modest premium, will bring some \$3 million over 15 years. Airbus claims that increasing the aisle seat width by three inches will not intrude on the comfort of other passengers.

When Chinese engineers began full-scale development of the **AR21** regional jet in 2002, they must have doubted that they would meet the remarkably tight schedule to deliver the first unit in 2006. But it is unlikely that they imagined they would still be developing the aircraft eleven years later. Chinese manufacturer **Comac** has set June 2013 as its new target for achieving ARJ21 certification. Comac has hoped 200 hours of flight tests by the certification agency would be enough, but the agencies, including the FAA, have increased the number of hours to 1000 because they do not want to rely on data accumulated by the inexperienced manufacturer before it handed the aircraft over to them. The first ARJ21 prototype flew in 2008, but the regional jet has made slow progress since then. The biggest manufacturing problem has been late delivery of structures from Avic Aircraft, which Comac faults for poor management. For example, the ARJ21 with the serial number 105, in assembly a year ago, was held up by the non-delivery of its centre wing box from the Avic Aircraft plant at Xian. It is the fifth flyable airframe. The ARJ21 is based on the McDonnell Douglas MD-82, which the same factory built in the 1980s and 1990s. But no parts are exactly the same.

Crash News ...

Japanese investigators have confirmed that the thrust reversers on a **Japan Airlines Boeing 777-200** had already deployed before it suffered a tail-strike while landing at Tokyo Haneda and executed a go-around. The aircraft was on the ground for 25 seconds and the tail strike occurred 7 seconds after main-gear touchdown. The aircraft sustained an 11 meters scratch on its underside aft fuselage and distortion of the lower part of the rear pressure bulkhead. The aircraft touched down normally, the throttles were retarded and the autobrake activated. Four seconds after runway contact both thrust reversers deployed and the aircraft started pitching up to 10.9 degrees at the initial point of the tail-strike, and later pitched up to 13.5 degrees before becoming airborne again. Engine thrust had fallen to about 30 per cent of N1 when the tail-strike occurred and about three seconds after the impact, the thrust was increased, the thrust reversers stowed and the B-777 took-off again.

An **Air Berlin Airbus 330-200** performing a flight from Palma de Mallorca to Munich was on approach to Munich when, about 15 minutes prior landing, the crew declared PAN PAN reporting they were fatigued and needed to perform an automatic landing. The airport needed to protect the ILS category III zones and the aircraft continued for a safe landing on runway 26L. The German Luftfahrtbundesamt confirmed the incident and reported they are investigating the occurrence.

Uganda's Ministry of Transport concluded their report about the crash of an **Aerolift Ilyushin Il-76** registered S9-SAB (Sao Tome and Principe) which impacted Lake Victoria after take-off from Entebbe. The flight was operating a flight for the AMISOM (African Union Mission to Somalia) and was loaded with tents and water purification equipment. The commission stated that according to aircraft documentation the aircraft reached its end of life by 1998. There is no evidence that the aircraft underwent maintenance since then. The airplane had already returned to Entebbe few months earlier after two of its engine lost power after take-off. The two engines were replaced and the aircraft departed Entebbe two weeks later but had another engine failure in Johannesburg one month later. According to documentation all four engines had also exceeded their end of life. The commission further stated that the four crew members had little or no sleep the night before departure, having been engaged in social activities the previous evening until late night

before departing for the airport at 3 am. The navigator was in possession of a fake license, originally issued to another person.

Short News ...

Delta Air Lines erwirbt noch sechs MD-90 von der Uni Air aus Taiwan. Bereits ohne diese Maschinen baute Delta die MD-90-Flotte auf 65 Maschinen durch die Übernahme der ganzen Flotten von China Eastern, China Southern, SAS/Blue 1, Hello und JAL aus. Aktuell sind 37 im Einsatz. Die MD-90-Flotte der Saudia Arabian, die bereits komplett ausgemustert in der Wüste des Landes steht, ist für Delta nicht von Interesse, da diese Maschinen ein anderes Cockpit-Layout haben.

Global Aviation Holdings, die Mutter der **World Airways** und der **North American Airlines**, beantragte Gläubigerschutz nach Chapter 11. Der Flugbetrieb der beiden Töchter geht in reduziertem Umfang weiter. Beide Airlines waren stark in Truppencharter engagiert und leiden momentan darunter, dass die USA ihr militärisches Engagement in Afghanistan sowie im Irak zurückfahren. Von den 30 Flugzeugen der beiden Airlines werden mindestens 16 an die Leasinggeber retourniert (zwei B747-400, neun MD-11 und fünf B-757). Global Aviation Holdings gehört der Investmentfirma Matlin-Patterson, die in der Vergangenheit schon ATA Airlines, Arrow Air und Varig-Log an die Wand gefahren hat.

Die bisher in **Turkmenistan** als Regierungsmaschine vorhandene B-767-300ER geht demnächst nach **Belarus** als VIP-Jet für Herrn Lukaschenko. Er begnügte sich bisher mit einer B-737-800. Die Turkmenen haben auf B-777-200LR aufgerüstet. Und in **Uzbekistan** ist von fast jedem Typ eine Maschine für die Regierung reserviert: B-767, B-757, A320 und RJ85.

Cimber Sterling stellte am 3. Mai Insolvenzantrag und beendete den Betrieb. Die bereits 1950 gegründete Airline aus Dänemark betrieb zuletzt neun Canadair CRJ200, acht ATR-42/72 und fünf Boeing 737-700. Seit einigen Monaten gehörte Cimber Sterling zum Firmenkonsortium eines ukrainischen Millionärs.

Die **Lufthansa** übernahm im April ihre erste Boeing 747-8I, die Anfang Juni in den Einsatz gegangen ist. Als erster Zielort wurde Washington ausgewählt, gefolgt von Delhi. Es gibt auch Planspiele zur Zusammenlegung von Germanwings und der «LH Kont»-Operationen ausserhalb der Frankfurt- und

München-Hubs. Die neue Firma, Projektname angeblich «direct 4 you», soll ausschliesslich A319/320/321 betreiben. Die B-737 werden bis 2016 ausgemustert. Frühestmöglich sollen alle 70-Sitzer weggehen, sprich die CRJ700 und Dash 8 bei LH Regional. ●

AEROPERS am Nightstop-Event 2012

Am 21. September findet unser diesjähriger Event im «Runway 34» in Glattbrugg statt. Von 19 bis 5 Uhr morgens wird wieder beisammengesessen, diskutiert, gegessen, genossen und getanzt! Wir freuen uns riesig auf einen gemütlichen Abend mit gutem Essen, Indoor- und Outdoor-Bars, Live-Acts, DJs und vielem mehr.

Exklusiver Event für Mitglieder der Fliegerfamilie

Die Idee zur Nightstop entstand im Jahr 2008, nachdem fünf Piloten nach Anstellungen bei Fremd-Airlines zur Swiss beziehungsweise zur Edelweiss Air zurückgekehrt waren. Was in Ländern wie Österreich, Deutschland und England schon gang und gäbe war, sollte auch in der Schweiz aufgegriffen werden: Ein exklusiver Event für Mitarbeiter verschiedenster Airlines und Airline-nahen Betrieben, der nicht nur die Möglichkeit für ein Wiedersehen in gemütlichem Rahmen, sondern auch für einen aktiven Austausch und das Knüpfen neuer Kontakte bietet. Die wage Vision nahm nach und nach ein konkretes Bild an, kurzerhand wurde der Verein Nightstop gegründet und der erste Event in der Wingsbar in Zürich lanciert.

Impressionen aus den letzten Jahren

Aus einer einmaligen Party mit 450 Gästen in kleinem Rahmen wurde ein wiederkehrender Event, der letztes Jahr rund 1300 Gäste ins «Runway 34» lockte. Nebst Mitarbeitern von Swiss, Edelweiss Air und des Flughafens besuchten uns unter anderem auch Angestellte von Belair/Air Berlin, Lufthansa, Austrian Airlines, Emirates, Qatar Airways, Helvetic, Rega, SR-Technics und Skyguide. Wir freuen uns auch dieses Jahr wieder auf viele tolle Gäste aus der ganzen Welt.

AEROPERS seit den Anfängen mit dabei

Bei dieser Gelegenheit möchten wir unserem treuen Sponsor AEROPERS nicht nur für die vertrauensvolle Unterstützung seit dem ersten Event danken, sondern freuen uns auch, dass die AEROPERS wieder mit einer eigenen Bar im «Runway 34» vertreten ist.

Gediegener Apéro und Clubbing bis zur ersten Landung

Auch dieses Jahr sind wir wieder darum besorgt, für jeden Geschmack etwas präsentieren zu können. «Fingerlos & Friends» werden Euch mit jazz-

gen Klängen während des gediegenen Apéros begleiten. Die Köche des «Runway 34» verwöhnen Euch mit kulinarischen Köstlichkeiten. «G-Sax featuring Dany Schnyder» sorgen für ein loungiges Ambiente. Für alle Tanzlustigen stehen ab Mitternacht unsere zwei etablierten DJs D-Luxe und Urs Diethelm an den Plattentellern. Dann heisst es Clubbing bis night ban ends! Damit ihr sorglos feiern könnt, steht Euch unser bewährter Limousinenservice gratis zur Verfügung.

Grosse Nachfrage – begrenzte Anzahl Tickets

Da der letztjährige Event restlos ausverkauft war, empfehlen wir allen Gästen eine Reservation auf www.nightstop.ch. Dies garantiert Euch den Eintritt bis 22 Uhr. Der Einlass ist nur mit Badge möglich, jeder Gast darf eine Begleitperson mitbringen. Ein Besuch auf unserer Website oder auf Facebook lohnt sich dieses Jahr gleich doppelt: Wir halten Euch nicht nur mit weiteren Details über das Programm auf dem Laufenden, sondern verlosen auch exklusive VIP-Tickets.

Wir freuen uns auf Euch - come and join us!
Euer Nightstop-Team

Gedanken eines Fliegenden

Religionsfragen

Text: Peter Tilly

Meine Beiträge in diesem Heft waren etwas Paragrafen-lastig. Bleiben wir doch dabei und zitieren unsere Bundesverfassung, Art. 15:

«Die Glaubens- und Gewissensfreiheit ist gewährleistet. Jede Person hat das Recht, ihre Religion und ihre weltanschauliche Überzeugung frei zu wählen und allein oder in Gemeinschaft mit anderen zu bekennen. Jede Person hat das Recht, einer Religionsgemeinschaft beizutreten oder anzugehören und religiösem Unterricht zu folgen. Niemand darf gezwungen werden, einer Religionsgemeinschaft beizutreten oder anzugehören, eine religiöse Handlung vorzunehmen oder religiösem Unterricht zu folgen.»

Konkret bedeutet dieser wichtige Artikel, dass ich glauben darf, was ich will, solange ich keine Minarette baue oder das falsche Betriebssystem benutze. Als ich im zarten Alter von 15 Jahren an einem Familienfest meine erste Freundin mit feurigen Wangen vorstellte, begann unter den Verwandten eine Diskussion über Verhütung, Teenagerliebe und die ersten erotischen Erlebnisse meiner Onkel und Tanten. Die Gespräche wären endlos so weitergegangen, hätte meine Grossmutter nicht *die* Frage gestellt, die sie bei solchen Gelegenheiten immer stellte: «Ist sie katholisch?» Nachdem ich dies mit gutem Gewissen verneint hatte, war mein weiblicher Gast in der Runde willkommen, und die Grossmutter fragte tatsächlich nach ihrem Vornamen. Soviel zum Thema Religionsfreiheit!

In der Swiss geht es heutzutage ganz ähnlich zu und her. Bis die Frage nach dem Betriebssystem beantwortet wurde, kann kein vernünftiges Gespräch geführt werden. Diese Zeilen wurden auf einem Apple-Gerät geschrieben. Apple steht in der Religionsskala auf der Stufe der Freikirchen. Statt Fischen kleben wir Äpfel auf den Crewbag und erfreuen uns an den Gesängen und den Präsentationen unserer grossen Führer. Wir leisten einen freiwilligen Obolus in Form von überteuerter Hardware und kaufen die Spassware in speziellen Shops, wo nur Jünger Zugang haben. Warum tun wir uns das an? Ist es das Verlangen nach Halt in dieser wirren Zeit? Sind es Sehnsüchte nach überirdischen Eingebungen? Nein, die Antwort ist ganz einfach: Wir wollen etwas, das funktioniert.

Das Gegenteil ist Windows. Windows funktioniert wie ein Ashram in Indien. Alle sind willkommen, jedermann wird geschätzt. Der Genpool wird so lange

ausgetauscht, bis sich alle mit dem gleichen Virus angesteckt haben. Selbst der Tag vor einem Windows-Computer beginnt wie der Tag in einem indischen Ashram. Das Kreislein auf dem Bildschirm dreht sich langsam und der Betrachter dahinter meditiert – und zwar eine gefühlte Ewigkeit.

Nach dem Meditieren und vor dem Arbeitsbeginn werden die Aufgaben im Ashram neu verteilt. Dies geschieht bei Windows in der Regel mit einem Update. Doch dieses Update wird einem nicht wie bei Apple von der Obrigkeit aufgezwungen, nein, es wird basisdemokratisch darüber debattiert, ob man die neuen Regeln wirklich annehmen will: «Sind sie sicher, dass Sie diesen Update installieren möchten?»; «Falls ja, sind Sie sich bewusst, dass dieser Update ihren Computer nachhaltig verändern könnte?» und «Ihr Computer wird nachher nicht mehr der Gleiche sein!». Das erinnert ein wenig an die Diskussionen der Grünen in den 70ern. Nicht wirklich eine lohnende Alternative... Dann schon lieber die Freikirchen.

Betritt man einen Applestore, fühlt man sich ein wenig wie an einer Tupperware-Party von langhaarigen Nerds. Alle sind nett, alle wollen nur Gutes, und alle wollen einem etwas andrehen. Kunde und Verkäufer übertreffen sich mit Superlativen und loben Eigenschaften am Gerät, die bis anhin niemandem bekannt waren. Kennst Du dieses App oder diesen Knopf? Hast Du schon oder willst Du noch? Schon gehört, dass...? Und so weiter. Das hat mit Spass und Leidenschaft zu tun, die aber ganz schön Kohle kosten kann.

Windows ist keine Leidenschaft, sondern es schafft Leiden. Nur wer leidet, ist der Erleuchtung nahe. Der dabei empfundene Schmerz ist die Schwäche, die den Körper verlässt. Nach der Installation fühlt man sich wie ein Yogi nach vier Stunden Schneidersitz. Nicht, dass danach alles funktioniert, aber man fühlt sich leer, ausgepumpt und dem Medium ganz nahe. Der Ashram «Windows» bringt dem Yogi bei, dass im ganz Simplen das Glück des Lebens liegt. Brot statt Steak, Wasser statt Wein, Grau-hellblau statt Retina. Im Herbst wechsle ich zwangsweise von der Freikirche in den Ashram. Ich verabschiede mich vom Retina-Display und werde die Tupperware-Partys vermissen. Ich werde basisdemokratisch Updates installieren und mich ab und zu zwischen den Beinen kratzen, weil ich einen Windows-Käfer aufgelesen habe. Ich lerne das Meditieren und das stundenlange Hocken im Schneidersitz. Ich tue Busse und nehme die mir auferlegte Strafe in Form eines CTRL-ALT-DEL-Computers an.

Ade, du heile Apfel-Welt. Ich gehe in den Lifebook- Ashram! ●

Shooter's Corner

Gestaltung und Technik bei Menschenfotos

In der letzten Folge haben wir uns der Frage gewidmet, wie wir uns mit der Kamera gegenüber fremden Menschen verhalten sollten. Dieses Mal möchte ich ein paar gestalterische und technische Aspekte erwähnen, die wesentlich zum Gelingen von guten Menschenfotos beitragen können.

Text: Dominique Wirz

Hat man eine Person vor sich, die für ein Foto eingewilligt hat, so muss es schnell gehen. Denn je weniger man die Person kennt oder vorher Zeit hatte, um Vertrauen aufzubauen, desto schneller kommt auch Ungeduld auf. Die Handgriffe müssen sitzen, die Chance muss genutzt werden. Besser dran ist der Fotograf, der schon vorher die fotografischen Möglichkeiten ausgelotet hat: Wo sind geeignete Hintergründe, wie steht es um das Licht und die Beleuchtung, welchen Ausschnitt will ich fotografieren, muss ein Blitz eingesetzt werden, was für eine Gestik wäre passend? Damit Sie die Chance für ein gutes Foto nutzen können, habe ich im Folgenden ein paar Tipps zusammengestellt.

Ausschnitt

Ein Porträt ist ein Foto einer oder mehrerer Personen. Im Zentrum steht dabei die Persönlichkeit der porträtierten Person, die möglichst treffend zum Ausdruck gebracht werden soll. Daher zeigt das Porträt wegen der Bedeutung der menschlichen Mimik in der Regel das Gesicht der Person, jedoch nicht zwingend. Probieren Sie auch mal, die ganze Person und deren charakteristische Umgebung mit einzubeziehen. Vermeiden Sie aber, die Füße knapp abzuschneiden. Wenn Sie nicht die ganze Person draufhaben wollen, fotografieren Sie den Oberkörper bis zum Schritt oder zur Taille unter Einbeziehung der angewinkelten Arme mit den Händen. Soll der Ausschnitt noch enger sein, nehmen Sie nur die Schultern mit den Armabschnitten drauf oder gar nur die Schulteransätze. Das klassische Kopfbild stellt schliesslich nur den Kopf mit Hals dar.

Die Geschichte um eine Person

Gesichter sind interessant. Aber oft will man ja eine Geschichte über einen Menschen erzählen. Dazu gehören Fotos von seiner Umgebung. Setzen Sie

Weitwinkel ein und versuchen Sie den Menschen in seiner Umgebung zu fotografieren. Oder abstrahieren Sie auf das Wesentliche und kondensieren Sie die Bildaussage auf ein Detail (verrunzelte Hände, abgelatschte Schuhe, Schmuck am Ohr, Haarschmuck, den Schlüssel an der Halskette, die alte Bibel auf dem Nachttisch). Solche Attribute erzählen viel über den entsprechenden Menschen und wirken durch eine grossformatige Darstellung. Erst wenn Sie Übersichten, Porträts und Details fotografiert haben, können Sie eine wirklich gute und abwechslungsreiche Geschichte mit ihren Bildern erzählen.

Technik

Bei Gruppenfotos oder Einzelpersonen bis etwa zum Hüftbild eignet sich der Einsatz von leichten Weitwinkelobjektiven. Vermeiden Sie zu extreme Brennweiten, da sonst die Personen und die Gesichter der Personen am Rande verzeichnet dargestellt werden. Der Vorteil der Weitwinkelobjektive ist der Einbezug der Umgebung durch die grössere Schärfentiefe. Möchten Sie das Gewicht mehr auf das Gesicht einer Person legen, empfehlen sich leichte bis mittlere Teleobjektive. Damit können Sie den Menschen «nah» porträtieren, ohne ihm zu sehr auf die Pelle zu rücken. Ein besonders schöner Effekt dieser Brennweiten lässt sich gerade bei Porträts gut nutzen – die geringe Schärfentiefe. Öffnen Sie also die Blende, damit der Hintergrund unscharf erscheint und so nicht vom Gesicht ablenkt. Achten Sie bewusst auf den Hintergrund, denn häufig konzentriert man sich zu stark auf die Person und vergisst dabei, dem Hintergrund Beachtung zu schenken. Dabei können unruhige Strukturen, ein noch erkennbarer Gegenstand oder ein Licht- beziehungsweise Farbfleck das gesamte Bild zerstören. Manchmal reicht ein Schritt zur Seite, und der Hintergrund verbessert sich entscheidend.

Der wichtigste Punkt: Stellen Sie unbedingt auf die Augen scharf! Ist dies nicht der Fall, so wird die gesamte Aufnahme als unscharf empfunden und kann getrost gelöscht werden. Da sich Menschen und vor allem Kinder schnell bewegen, muss eine kurze Belichtungszeit gewählt werden. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass Gesicht-Porträts erst ab zirka 1/125 und 1/250 Sekunde regelmässig scharf werden. Deshalb wähle ich lieber einmal eine höhere ISO-Zahl und habe dafür knackscharfe Porträts, als dass ich mich mit langsamen Belichtungszeiten herumschlage und am Schluss die meisten Bilder löschen muss. Bei zappeligen Menschen hilft auch der Anti-Schüttel-Mechanismus nicht weiter, da sich ja nicht die Kamera bewegt, sondern das Motiv.

Perspektive

Die meisten Anfänger fotografieren alles aus deren Augenhöhe und von dem Ort aus, wo sie das Motiv erblickt haben. Schade, denn die Änderung der Perspektive ist eine einfache Möglichkeit, Fotos zu verbessern. Der Standpunkt der Kamera in Bezug zur porträtierten Person ist für die Bildwirkung von grosser Bedeutung. Bei der Normalsicht befinden sich Kamera und Motiv auf der gleichen Höhe. Wir begegnen der fotografierten Person auf Augenhöhe und sind damit auf einer gleichberechtigten Ebene mit ihr. Diese Perspektive sind wir aus dem Alltag gewohnt, sie wird in der Porträtfotografie am häufigsten eingesetzt. Sehen der Fotograf und später der Betrachter auf eine Person herab, so spricht man von Aufsicht. Selbst eine minimale Aufsicht führt schon dazu, dass die porträtierte Person kleiner, unbedeutender, unterwürfiger und machtloser erscheint. Will man diese Wirkung zum Beispiel bei Kindern vermeiden, so sollte man unbedingt in die Knie gehen und sich auf ihre Augenhöhe begeben. Der Blick von oben bietet ausserdem eine Übersicht über das Geschehen, insbesondere bei mehreren Bildelementen. Allerdings werden Proportionen von Gegenständen und Gesichtern optisch gestaucht. Die kameranahen Bildteile werden grösser dargestellt als solche, die weiter entfernt sind, insbesondere beim Einsatz von Weitwinkelobjektiven. Vermeiden Sie deshalb eine Aufsicht bei Personen mit hoher Stirn oder Glatze, da diese dann noch grossflächiger abgebildet wird. Bei der Untersicht blickt die Kamera zum Modell hinauf, das damit grösser, mächtiger, bedrohlicher, wichtiger, überlegener oder dominanter erscheint. Vermeiden Sie aber das direkte Fotografieren in die Nasenlöcher des Modells und achten Sie darauf, dass es kein Doppelkinn bekommt. Auch für Modelle mit einem langen Hals oder einem sehr kurzen Oberkörper ist die Untersicht unglücklich gewählt, wenn beides optisch noch zusätzlich betont wird. Wählen Sie diese Perspektive hingegen bei einem fliehenden Kinn oder um dem Unterkörper weniger Raum im Bild zu geben. ●