



RUNDSCHAU

4 | 2012

SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association

**Schwerpunkt-Thema Flughafen Zürich • Interview mit dem
VR-Präsidenten der Swiss • Pensionskasse der AEROPERS-
Piloten • Was macht eigentlich... Frankie Fehr?**

Inhalt



- 3 The President's Voice**
Was alle angeht, können nur alle lösen, meint Markus Grob mit Blick auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 «Betriebssystem birgt Risiken»**
In den letzten Jahren ereigneten sich in Zürich mehrere schwere Vorfälle beim Betrieb auf den sich kreuzenden Pisten 28 und 16. Der Flugbetrieb sei sehr komplex und berge Risiken, meint die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle. Sie fordert deshalb keine punktuellen, sondern generelle Korrekturmassnahmen.
- 7 Ein Gespräch mit Stefan Conrad**
Der Chief Operating Officer des Flughafens Zürich gibt Auskunft über die Herausforderungen des jetzigen Betriebssystems und erläutert mögliche Verbesserungen. Er strebt einfachere und stabilere Abläufe am Boden und in der Luft an.
- 12 «Go-ahead» – Pistenkonzepte in ZRH**
Wind und Wetter sind längst nicht die einzigen Faktoren, die in Zürich einen direkten Einfluss auf die Pistenzuteilungen haben. Gaby Plüss gibt einen Einblick in die diversen Nutzungskonzepte und zeigt auf, welche Abhängigkeiten die einzelnen Konzepte limitieren.
- 17 «Hoher Sicherheitsstandard im Interesse der Bevölkerung und der Politik»**
Die Flugverkehrsleiter wünschen sich einen einfacheren und damit sichereren Betrieb am Flughafen Zürich. Die sich kreuzenden Flugwege in Flugplatznähe bedeuten einen grossen Koordinationsaufwand. Der Head of Operations Tower/Approach Zürich, Siegfried Ladenbauer, nimmt Stellung.
- 19 Staatsvertrag: To be or not to be?**
Der von der Schweiz und Deutschland unterzeichnete Staatsvertrag ist ein weiterer Meilenstein im jahrelangen Kampf um das An- und Abflugregime von Zürich. Thomas Hurter ist der Meinung, dass es nach der teilweise lauten Lärmdiskussion nun wieder an der Zeit sei, sich an Fakten zu halten.
- 20 Interview mit Verwaltungsratspräsident Bruno Gehrig**
Verwaltungsratspräsident Bruno Gehrig in einem Interview mit der «Rundschau» zu aktuellen Themen aus unserem Konzern.
- 25 Civilized Thinking**
Goodbye Adopt, hello Polaris. Goodbye Joker, hello Interbids. Goodbye Hello. Hello again?
- 26 «Die Zielrendite beträgt 3,75 Prozent»**
Vor einem Jahr wurden die Stiftungsratsmitglieder der Arbeitnehmerseite neu gewählt. Im Gespräch mit der «Rundschau» erklären sie, wie sie sich in die neue Rolle eingelebt haben, welche Herausforderungen besonders brisant sind und wie es um die Zukunft unserer Altersvorsorge steht.
- 31 Es war einmal...**
Ein ausgewiesener Passagier sorgte auf der HB-ILA am 4. März 1950 für ziemlichen Wirbel. Hier die Zusammenfassung eines Berichts an das Luftamt, verfasst vom verantwortlichen Kapitän Heiniger.
- 32 Zweifelhafte Vergünstigungen**
Flugvergünstigungen sind ein schönes Privileg der Angestellten einer Airline. Das tiefe Kontingent für fest gebuchte Tickets oder die teilweise grossen Unterschiede der Ticketpreise für Swiss- und für Lufthansa-Mitarbeiter hinterlassen jedoch einen faden Beigeschmack.
- 34 Was macht eigentlich... Frankie Fehr?**
Franklin Fehr machte am 11. November 1999 als Flight Engineer seinen letzten Eintrag im Jumbo-Logbuch. Seither ist er pensioniert, aber keineswegs tatenlos.
- 37 Eine Kita für kleine Pilotinnen und Piloten**
In Kloten wurde die erste Betreuungsstätte für Kinder eröffnet, die flexible Betreuungszeiten anbietet – bald auch über Nacht. Ein willkommenes Angebot für das fliegende Personal.
- 38 Gelesen**
- 40 IFALPA AGE Committee Meeting 2012**
In Johannesburg diskutierten Piloten über Sicherheitsstandards auf Flughäfen. Verzögerungswerte kamen ebenso zur Sprache wie Markierungen auf Rollwegen und Bremssysteme am Ende einer Piste. F/O Alexander Kuhn war für die AEROPERS vor Ort.
- 42 Zeitreise**
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 44 On The Air...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 46 Eintritte und Pensionierungen**
- 50 Shooter's Corner**
Die dritte und vorläufig letzte Folge, diesmal zur Porträtfotografie. Viele möchten ihre Liebsten im besten Licht fotografieren, doch leider sind die Resultate oft enttäuschend. Einige Tipps sollen etwas Licht ins Dunkle bringen.
- 52 Wir trauern; Termine und Mitteilungen**
- 53 In Erinnerung**
Andreas (Andi) Wendel, † 22. September 2012
- 54 Gedanken eines Fliegenden**
Wir brauchen Schutz vor unfairer Handel, wir brauchen «Max Havelaar»-Flüge!

The President's Voice

Was alle angeht, können nur alle lösen



Ein Teil der Swiss zügelt nach Genf! Das kommunizierte unser Arbeitgeber Mitte November in einem OPS-Flash. «Calvin» nennt sich das Projekt und soll ab Sommerflugplan 2013 aktiv werden. Für 90 Piloten heisst der Arbeitsort zukünftig Genf. Beim Wort «Calvin» denkt man nicht nur an den Reformator, sondern auch an die Comic-

Figur aus «Calvin and Hobbes». «Die Realität ruiniert mal wieder mein Leben», sagt der sechsjährige Junge in einem der Comics. Dass dies für die Piloten so nicht zutrifft, dafür wird sich die AEROPERS einsetzen. Mit maximalem Effort werden wir unsere Interessen einbringen und die Mitglieder über die bekannten Kanäle auf dem Laufenden halten.

Der Flughafen Zürich aus der Sicht des Swiss-Piloten

Ein anderes Thema, das uns beschäftigt, ist der Flughafen Zürich. Seit 1993 würdigt der World Travel Award hervorragende Leistungen in der Reisebranche. In der Kategorie «Europäische Flughäfen» gibt es seit dem Jahr 2004 nur einen Sieger: den Flughafen Zürich. Zum neunten Mal in Folge erhält unsere Homepage für ihre Nutzerfreundlichkeit die goldene Auszeichnung. In der Jury sassen nicht weniger als 185 000 Experten der Reise-Industrie, aber – so lässt sich vermuten – nicht ein einziger Pilot.

Der Flughafen Zürich ist für die Mitarbeiter ein angenehmer Arbeitsplatz. Dies verdanken wir mitunter auch unserem Arbeitgeber, der für die nötige Infrastruktur sorgt – aber auch einiges dafür bezahlt. Doch nicht überall hat die Swiss Einfluss. Die Parkplatzsituation am Flughafen Zürich ist für Angestellte zu gewissen Zeiten eine Zumutung und darf so nicht hingenommen werden. Sporadisch und nicht nachvollziehbar werden Stammkunden trotz freien Plätzen von den Parkhäusern ausgeschlossen und auf Aussenplätze verbannt. Wer einmal versucht hat, nach 23 Uhr den Shuttle-Bus zu den Aussenparkplätzen P9 oder P12 zu organisieren, zweifelt an dem hohen Qualitätsstandard der Dienstleistungen, für die unsere Homepage den 1. Platz in der Kategorie «Führender Flughafen Europas» erhielt. Mit der Fokussierung auf Passagiere, Einkaufstouristen und Erlebnishungrige hat der Flughafen seinen Auftrag jedoch nur teilweise erfüllt. Auch die vielen tausend Mitarbeiter am Flughafen, die zu Unzeiten ihren Dienst beginnen und mitten in der Nacht beenden, müssen ihren Arbeitsplatz mit einem Verkehrsmittel erreichen und dieses sinnvoll parkieren können.

Einfluss ist zwingend nötig

Dass der Flughafen mit Einkaufsmöglichkeiten zum Shoppingcenter mit Landebahn verkommt, ist fragwürdig. Ich bin der Meinung, dass es bei Themen, die unser Arbeitsumfeld direkt betreffen, eine Mitsprachemöglichkeit braucht. Nicht, dass Kompetenz am Flughafen

nicht vorhanden wäre, aber ein zu enges politisches und ökonomisches Korsett schränkt zuweilen den Gesamtblick ein. Hier können Praktiker unterstützend wirken, und die Praktiker sind wir. Als Pilotenverband müssen wir bei den politischen Diskussionen rund um den Flughafen ein wichtiges Wort mitreden dürfen. Denn wir kennen die Gefahren des Flughafens aus eigener Erfahrung. Wir wissen um die zum Teil sehr schwierigen Wetterphänomene, und wir haben Lösungsvorschläge zur Hand, wie die Schwierigkeiten in Zürich entschärft werden könnten. Zürich gilt unter ausländischen Piloten als schwieriger Platz. Als Zürcher Piloten tragen wir eine Mitverantwortung dafür, dass das Betriebskonzept nicht nur politisch definiert ist, sondern an aviatische Gegebenheiten angepasst wird.

Die Aviatik befindet sich im Umbruch

Die Rahmenbedingungen ändern sich laufend, die Probleme überbieten sich an Komplexität. Damit wir agieren können und nicht auf das Umfeld reagieren müssen, benötigen wir Vorbereitungszeit, Mittel und Manpower. Umso mehr freut es mich, dass sich über zehn Mitglieder

als Kandidaten für einen Vorstands- oder Spezialistenposten gemeldet haben. Obwohl nur vier Vorstandsposten zu besetzen sind, gibt es meines Erachtens keine Verlierer unter den Bewerbern. Ich möchte mich bei allen, die ihr Interesse an einer Mitarbeit für die AEROPERS signalisiert haben, bedanken.

Ich möchte mich bei allen, die ihr Interesse an einer Mitarbeit für die AEROPERS signalisiert haben, bedanken.

Engagement der Mitglieder

Von Friedrich Dürrenmatt stammt das Zitat: «Was alle angeht, können nur alle lösen». Im Wort «alle» liegt der Schlüssel. Gerne delegieren wir Piloten Aufgaben an Vorstand und Spezialisten. Gerne vergessen wir aber auch, dass dieses Räderwerk nur läuft, wenn sich auch die Mitglieder daran beteiligen und sich engagieren.

Unser Verband ist ein wichtiger Bestandteil jener Maschinerie, die jeden Tag dafür sorgt, dass der Flugbetrieb und unser Arbeitsleben in vertretbaren Bahnen verlaufen. Die AEROPERS setzt sich dafür ein, dass Entscheidungen nicht nur auf betriebswirtschaftlicher Ebene sinnvoll, sondern auch nachhaltig und sozialverträglich für das Personal sind. Dafür braucht es das Engagement und die Unterstützung jedes Mitglieds. Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit und wünsche Euch und Euren Familien schöne Festtage und einen guten Start ins Jahr 2013.

Captain Markus Grob
Präsident

Editorial



Anfang November fand auf dem Flughafen Bern-Belp der 5. Schweizerische Luftfahrtkongress statt. Dort wurde ein Monitoring-Bericht vorgestellt, der den Entwicklungsstand und die Entwicklungsdynamik des Schweizer Luftverkehrs mit dem Ausland vergleicht, analysiert und bewertet. Als Fazit dieser

Studie kann gesagt werden, dass der Schweizer Luftverkehr durch Effizienz und Qualität besticht. Er hat gegenüber dem Ausland allerdings eindeutige Nachteile bei den politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen. Was Infrastruktur und Kapazitäten betrifft, seien bereits jetzt Grenzen spürbar, die sich bei dem erwarteten anhaltenden Verkehrswachstum als grösstes Entwicklungshemmnis für die Zukunft erweisen werden.

Die Einschränkungen des Flugbetriebs in Zürich durch die politischen Rahmenbedingungen und die betrieblichen Grenzen aufgrund des Pisten-system erleben wir Piloten jeden Tag – sei es, wenn wir unerklärlich lange auf die Starterlaubnis warten müssen, oder wenn das Anflugregime aus meteorologischen Gründen nicht zügig umgestellt wird. Dabei holen die Mitarbeiter der skyguide aus den Betriebsvarianten heraus, was möglich ist. Gaby Plüss beschreibt in ihrer Kolumne «Go-ahead», welche Pistenkonzepte zur Verfügung stehen und wieso ihre Arbeit wegen der vielen Abhängigkeiten manchmal der «Quadratur des Kreises» gleicht.

Weil dieses komplexe System fragil und in Spitzenzeiten wenig fehlertolerant ist, ereignen sich immer wieder Vorfälle. Die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) nahm den jüngsten, schweren Fall vom März 2011 zum Anlass, die Situation in Zürich in einer Gesamtschau zu analysieren. «Das Betriebssystem birgt Risiken» ist das Fazit der SUST und gleichzeitig Titel des einleitenden Berichts zu diesem Thema. Im Gespräch wollte die «Rundschau» von Stefan Conrad, dem COO der Flughafen Zürich AG, wissen, welche Änderungen geplant seien, um den Flugbetrieb einfacher zu gestalten. Er meint, dass im Zusammenhang

mit der Schaffung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Lösungen bereit seien, um die Gefahrenherde zu entschärfen. Allerdings könne der Flughafen nicht einfach tun, was er wolle, sondern sei in seiner Entwicklung den politischen Prozessen unterworfen.

Bei der Dominanz der Lärmdiskussion – sei es hierzulande oder bei unseren Nachbarn – geht häufig die Perspektive der Akteure an der Front verloren. Denn sie müssen mit den kurzfristig motivierten Erlassen der Politiker über lange Perioden zurechtkommen. Siegfried Ladenbauer, Head of Operations Tower/Approach Zürich, meint denn auch in einem Interview, dass neben der Notwendigkeit, einen Flughafen im Einklang mit der von Immissionen betroffenen Bevölkerung zu betreiben, die Erkenntnis reifen sollte, «dass auch ein hoher Sicherheitsstandard im Interesse der Bevölkerung und der Politik ist».

Neben der Diskussion um das SIL-Objektblatt des Flughafens hat der neu verhandelte Staatsvertrag zu heftigen Wortmeldungen geführt. Thomas Hurter, Captain A320 und Schaffhauser Nationalrat, ist der Meinung, dass es nun wieder an der Zeit sei, sich an Fakten zu halten. Denn neben der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens sprechen verschiedene wichtige Faktoren und Vorteile für den Staatsvertrag. «Es ist enorm wichtig, dass der Flughafen Zürich weiterhin eine wichtige internationale Drehscheibe bleibt und damit zum wirtschaftlichen Gedeihen unseres Landes aktiv beiträgt», meint Hurter abschliessend.

Die Politiker haben es nun in der Hand, dem Flughafen auch mit Anpassungen am Pisten- und Rollwegsystem wieder eine langfristige Planungssicherheit und eine gewisse Entwicklungsperspektive zu gewähren. Das letzte Mal geschah dies mit dem Bau der Piste 14/32 vor 40 Jahren.

Gute Unterhaltung!

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: © Flughafen Zürich

Redaktionsschluss «Rundschau» 1/2013: 15. Februar 2013

«Das Betriebssystem birgt Risiken»

Verschiedene schwere Vorfälle verdeutlichen, dass der gegenwärtige Betrieb auf dem Flughafen Zürich eine hohe Komplexität aufweist. Statt punktuellen Verbesserungen fordert die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle generelle Massnahmen, die «die Komplexität und die systemischen Risiken verringern».

Text: Jürg Ledermann

Am 15. März 2011 um 12.42.19 Uhr befand sich das Flugzeug LX1326 kurz vor dem Anfang der Piste 16, als die Besatzung die Freigabe zum Start erhielt. Die Besatzung der LX1326 musste wegen des Triebwerk-Intermix' ihres Flugzeugs einen Standing Take-off durchführen und leitete diesen rund 30 Sekunden später ein (12.42.50 Uhr).

Die Besatzung der LX2026 nach Madrid erhielt um 12.43.05 Uhr – also rund 45 Sekunden nach der LX1326 – die Startfreigabe auf der Piste 28. Sie quittierte diese Freigabe und leitete den Take-off um 12.43.12 Uhr ein. Die LX1326 war zu diesem Zeitpunkt bereits daran, auf der Piste 16 zu beschleunigen.

Um 12.43.40 Uhr löste das RIMCAS (Runway Incur-sion Monitoring and Conflict Alert System) beim Flugverkehrsleiter im Tower eine Warnung aus. Zu diesem Zeitpunkt hatte die LX1326 eine Geschwindigkeit von 143 Knoten und die LX2026 eine solche von 89 Knoten.

Um 12.43.47 Uhr bemerkte die Besatzung der LX2026 das startende Flugzeug auf der Piste 16, das am Abheben war, und leitete unverzüglich einen Startabbruch ein. Der Flugverkehrsleiter benötigte rund zehn Sekunden, bevor er nach Ertönen des Alarms die Situation erfassen und der LX2026 den Startabbruch befehlen konnte – den diese einige Sekunden vorher schon selber eingeleitet hatte.

Die Tatsache, dass zwei Flugzeuge auf sich kreuzenden Pisten gleichzeitig einen Take-off durchgeführt hatten, wurde von der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) als schwerer Vorfall klassiert und dementsprechend gründlich untersucht.

Überlastung im Tower

Die SUST kam in ihrem Untersuchungsbericht zu folgendem Schluss: «Die Entstehung des schweren Vorfalles wurde durch den komplexen Betrieb auf zwei sich kreuzenden Pisten begünstigt, der bei hohem Verkehrsaufkommen eine nur geringe Fehlertoleranz aufweist.» Dass dem Tower-Lotsen (Aerodrome Control, ADC) der Fehler passierte, wurde durch verschiedene Faktoren begünstigt.

Der Controller hatte in der Mittagsspitze bei höchstem Verkehrsaufkommen auch noch die Aufgabe, Vermessungsflüge der Navigationsanlagen zu koordinieren. Das Programm solcher Spezialflüge steht den Fluglotsen schriftlich zur Verfügung und wird vor Übernahme des Arbeitsplatzes studiert. Die detaillierte Planung der einzelnen Flüge kann jedoch erst vorgenommen werden, wenn das Flugzeug unterwegs ist und es für die Lotsen absehbar wird, wie diese Flugbewegung in den restli-

chen Verkehr integriert werden kann. Zum Zeitpunkt des Vorfalles war der Tower-Lotse neben der Abwicklung des Flugverkehrs dabei, den ersten dieser Vermessungsflüge in den Gesamtablauf einzuplanen. Bei allen diesen Tätigkeiten war er auf sich alleine gestellt, weil der Ground Controller (GND), der den ADC normalerweise bei Koordinationsaufgaben unterstützt, selber stark mit dem Rollverkehr beschäftigt war. Die SUST bemängelte, dass das Arbeitskonzept im Tower bei hohem Verkehrsaufkommen nur eine ungenügende gegenseitige Unterstützung zulies und generell keine Überwachung zum frühzeitigen Erkennen und Korrigieren von Fehlern aufwies.

Die SUST fügte als letzten Punkt an, dass das Kollisionswarnsystem RIMCAS wenig geeignet war, um die sich anbahnende Konfliktsituation zu entschärfen.

Historische Komplexität

Was isoliert betrachtet als unglücklicher Fall abgetan werden könnte, der ja nochmals glimpflich ausgegangen ist, hat in Zürich System. Jedes Jahr ereignet sich im Schnitt ein schwerer Vorfall, der auf die sich kreuzenden Pisten oder sich kreuzende Flugwege zurückzuführen ist.

Der Flughafen Zürich ist in mehreren Schüben gewachsen. Beim Neubau des Flugplatzes wurde das Layout mit Kreuzung gewählt. Es wurden anfänglich drei Pisten gebaut und 1948 in Betrieb genommen: die «Westpiste» 28/10 mit 1900 Metern, die «Blindlandepiste» 16/34 mit 2600 Metern und die «Bisenpiste» 02/20, die die anderen zwei Pisten kreuzte. Da sie nicht oft benutzt wurde, wurde der Betrieb auf der Bisenpiste wieder eingestellt. Sie «lebt» allerdings in den jetzigen Rollwegen E6 und R7 noch weiter. 1961 wurden die Pisten auf die heutigen Masse verlängert. Offensichtlich bereitete die Pistenkreuzung schon damals Probleme. Die Piste 14/32 wurde rund zehn Jahre später mit der ausdrücklichen Absicht geplant, dass sich startende und landende Flugzeuge nicht mehr gegenseitig behindern und eine speditive Abwicklung des Luftverkehrs möglich sein sollte.

Dieses System funktionierte in der Folge recht gut. Wo es früher noch viel Platz in der Luft hatte, kamen sich die Flugzeuge auch in Flugplatznähe nicht zu sehr in die Quere. Das änderte sich jedoch mit dem Aufkommen des Massentourismus in der Aviatik.

Heisse Jahre

Im Rückblick auf die letzten Jahre schildert die SUST in ihrem Bericht verschiedene Vorfälle. Im Dezember 2000 kamen sich zwei Flugzeuge gefährlich nahe: Das eine musste im Anflug auf die Piste 14 durchstarten, während das andere von der Piste 10 abflog (Problematik

«Bei hohem Verkehrsaufkommen weist der Betrieb eine nur geringe Fehlertoleranz auf.»

GATO14/10). Das damalige Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) gab im Untersuchungsbericht die Sicherheitsempfehlung Nr. 240 heraus: «Von der zuständigen Behörde sind in Anlehnung an die ICAO-Empfehlungen zweckmässige Regelungen zur Staffelung der Abflüge von den Anflügen festzulegen.»

Im August 2003 kam es wiederum zu einer seitlichen und vertikalen Unterschreitung der Mindeststaffelungswerte: das eine Flugzeug musste im Anflug auf die Piste 14 durchstarten, während das andere von der Piste 16 abflog (Problematik GATO14/16). Da es sich um das gleiche systemische Problem handelte wie im vorherigen Fall, war die Sicherheitsempfehlung Nr. 369 deutlich schärfer formuliert: «Das Bundesamt für Zivilluftfahrt 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.» Im Oktober 2007 kamen sich zwei weitere Flugzeuge in einem ähnlichen Szenario wie im Dezember 2000 unbeabsichtigt nahe.

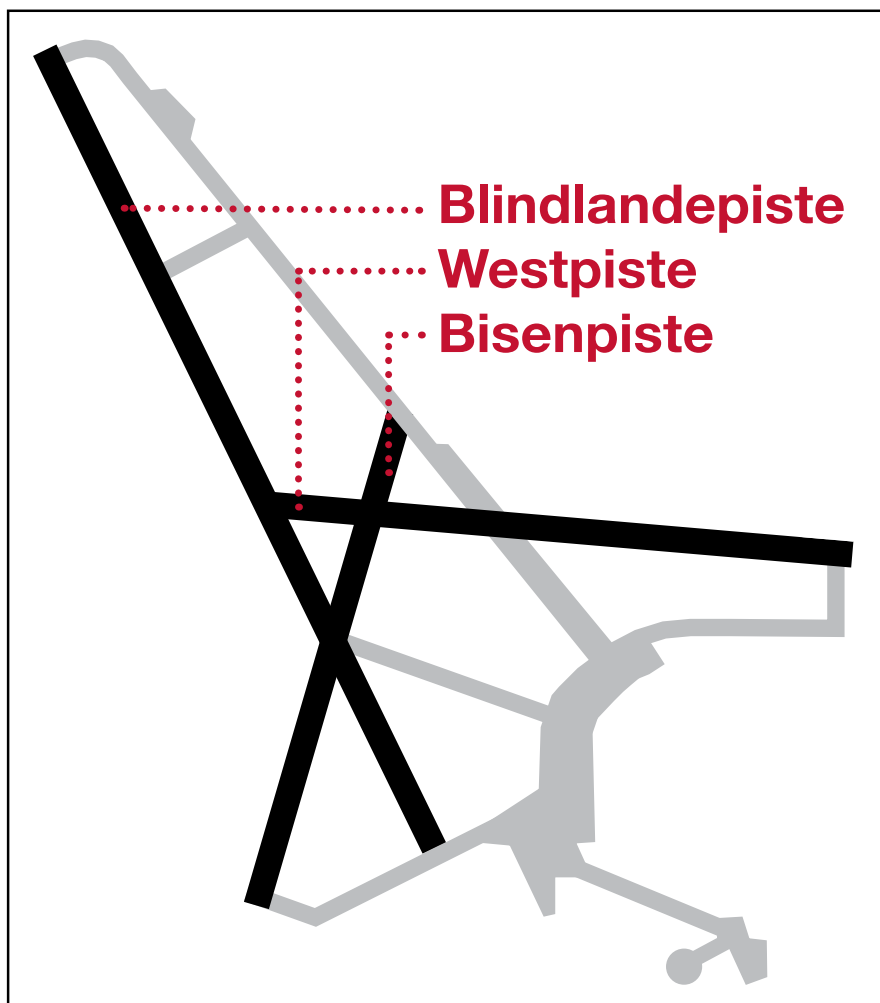
Die strikte Umsetzung der Sicherheitsempfehlung Nr. 369 führte dazu, dass der Betrieb des Flughafens insgesamt sehr komplex wurde. Die GATO-Problematik wurde bereits in der letzten «Rundschau»-Ausgabe beleuchtet. Mit welchen Abhängigkeiten die Flugverkehrsleiter bei der Anwendung der heutigen Betriebskonzepte zu kämpfen haben, erklärt Gaby Plüss in dieser Ausgabe eindrücklich.

System mit Risiko

Neben den drei geschilderten Vorfällen in der Luft ereigneten sich in den letzten zehn Jahren weitere sieben schwere Vorfälle am Boden. Es waren Flugzeuge betroffen, die gleichzeitig auf den Pisten 28 und 16 starten oder landen sollten, oder solche, die auf dem Weg zur zugewiesenen Startpiste unerlaubterweise auf eine andere «aktive» Piste hinausrollten. In der Vergangenheit versuchte die Aufsichtsbehörde wiederholt, das aktuelle Problem mit gezielten Vorschriften zu entschärfen.

Die SUST blickte in ihrem Schlussbericht Nr. 2136 vom 6. März 2012 in einer Gesamtschau auf die Ereignisse der letzten Jahre zurück. Sie kam zu folgendem Schluss: «Zusammengefasst entsteht der Eindruck, dass die bisher vorgenommene Verbesserung des Betriebs des Flughafens Zürich nur punktuell Risiken zu eliminieren vermag. Das ständige Auftauchen neuer Problemfelder deutet nach Auffassung der SUST darauf hin, dass das Gesamtsystem des Flughafens Zürich gegenwärtig auf eine Art betrieben wird, die weitere systeminhärente Risiken birgt.»

Die SUST forderte darauf, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit der Flugsicherung skyguide, dem Betreiber des Flughafens Zürich und mit den Benutzern des Flughafens Zürich «eine umfassende Analyse der Betriebsverfahren vornehmen und alle geeigneten Massnahmen treffen sollte, welche die Komplexität und die systemischen Risiken verringern».



Bei der Eröffnung des Flugplatzes Zürich im Jahr 1948 bestand das Pisten-system aus drei sich kreuzenden Pisten.

Politisches Korsett

Bei der Betrachtung der Komplexität verglich die SUST den Flughafen Zürich mit anderen Flughäfen in Europa, die in der Nähe einer Grossstadt liegen und ähnlich komplizierte Betriebssysteme haben. Neben Zürich waren dies die Flughäfen von Amsterdam, Hamburg, Kopenhagen und Wien. Die SUST legte beim Vergleich einen speziellen Fokus auf Lärmvorschriften, An- und Abflugverfahren, Betriebskonzepte sich kreuzender Pisten, VFR-Verkehr und Spezialflüge. Sie kam zu folgendem Schluss: «Mit Blick auf die Führung von An- und Abflugrouten fällt auf, dass im Gegensatz zu den verglichenen Flughäfen auf dem Flughafen Zürich die Flugwege wesentlich gebündelter verlaufen und eine frühzeitige Entflechtung z.B. der Abflugwege nicht vorgenommen wird. ... Durch diese Führung der An- und Abflugrouten wird erreicht, dass im Gegensatz zu den Vergleichsflughäfen das flughafennahe Stadtgebiet kaum überflogen wird. ... Die daraus resultierenden Vorteile bezüglich Lärmbelastung der weiteren Umgebung werden allerdings durch eine höhere Komplexität für die Flugverkehrsleitung erkauft. Wie verschiedene schwere Vorfälle in den letzten Jahren zeigen, stellt diese erhöhte Komplexität ein Gefahrenmoment dar.»

Auf den Aspekt der frühen Entflechtung angesprochen, meint Stefan Con-

rad, der COO der Flughafen Zürich AG, im nachfolgenden Interview, dass die Lärmemissionen nur mit einer Bündelung des Verkehrs kontrolliert werden könnten. Nur so könne die Anzahl der Lärmbetroffenen möglichst tief gehalten werden. Der Flughafen sei demokratischen politischen Prozessen unterworfen, und er sei darauf angewiesen, Mehrheiten für seine Anliegen zu bekommen.

Historische Chance

«Vögel landen gegen den Wind.» Diese Grundregel gilt auch für die übrige Aviatik, denn damit werden die Start- und Landedistanzen verkürzt, was der Sicherheit dient. Weltweit wird darauf geachtet, dass startenden und landenden Flugzeugen eine Piste zugeteilt wird, bei der der Wind von vorne bläst – ausser in Zürich. Wenn Piloten Zürich anfliegen und zur Landung auf der Piste 14 «ausnahmsweise» nicht Rückenwind vorherrscht,

wird dies im Approach Briefing oft ironisch als speziell beachtenswerter Punkt kommentiert.

Mit der sachlichen Analyse der SUST wird deutlich, dass der Flughafen Zürich in einem politischen Korsett steckt, das von lokalen Politikern geschnürt wird. Deren oft kurzfristige Ziele stehen im starken Kontrast zur langfristigen Entwicklung eines Flughafens, die von Aspekten wie Sicherheit, Einfachheit im Betrieb und Ökonomie geprägt sein sollte.

Nun besteht mit dem SIL-Prozess die Chance, das Bestmögliche aus dem Pistenlayout zu machen. Wenn es gelingt, den Betrieb so zu organisieren, dass sich die startenden und landenden Flugzeuge nicht mehr gegenseitig behindern, können auch aviatische Grundsätze wieder besser berücksichtigt werden. Es ist zu hoffen, dass sich die Politiker dieser Chance bewusst sind. Sie haben es in der Hand, dass sich der Flughafen Zürich in die richtige Richtung entwickeln kann. •

Im Gespräch mit Stefan Conrad

Der Chief Operating Officer des Flughafens Zürich gibt Auskunft über die Herausforderungen des jetzigen Betriebssystems. Er erläutert die möglichen Verbesserungen, die momentan im Zusammenhang mit dem SIL-Prozess in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Er strebt einfachere und stabilere Abläufe am Boden und in der Luft an.

Interview: Jürg Ledermann

«**Rundschau**»: Die Flughafen Zürich AG liess im Jahr 2008 ein Sicherheitsgutachten erstellen, in dessen Gefahrenliste das Pistenkreuz 16/28 als eine von 31 Hauptgefahren fungierte. Welche Massnahmen wurden damals beschlossen, um das systemische Risiko «Pistenkreuz» zu vermindern, und welche Massnahmen wurden bereits umgesetzt?

Stefan Conrad: In dieser Analyse wurden die Top Hazards auf dem Flughafen Zürich benannt. Das Pistenkreuz 16/28 wurde als ein Risiko identifiziert. Mit dem Ziel, die Risiken zu mitigieren, wurden die Verfahren hinsichtlich Pistenkreuz 16/28 bei skyguide angepasst. Im Weiteren beobachtet und begleitet das lokale Runway Safety Team Zürich mit Vertretern von skyguide, der Swiss, Jet Aviation und der Flughafen Zürich AG die Entwicklung und erkennt so frühzeitige Trends im Zusammenhang mit Runway Safety. Dabei werden auch Erkenntnisse und Erfahrungen von anderen Flughäfen mit in Betracht gezogen.

«**RS**»: Die SUST forderte im Mai dieses Jahres noch einmal eine umfassende Risikoanalyse der Betriebsverfahren. Was sind die Ergebnisse?

S.C.: Diese Analyse findet nicht nur auf Anregung der SUST statt, sondern wurde in Absprache mit skyguide, dem BAZL und der Swiss unter der Führung der Flughafen Zürich AG ausgelöst. Die Untersuchung unter dem Titel «Safety Survey» wird Mitte Dezember die ersten Ergebnisse liefern. Anfang nächsten Jahres werden die weiteren Schritte mit den Partnern auf Managementstufe diskutiert.

«**RS**»: Decken sich etwaige Erkenntnisse nicht mit dem, was 2008 auch schon ermittelt wurde?

S.C.: Der wesentliche neue Punkt ist, dass die Gesamtkomplexität des Betriebs des Flughafens Zürich angeschaut wird. Punktuelle Korrekturen machen das gesamte System unter Umständen komplexer. Wir streben aber nach einem stabilen Betrieb, dessen Komplexität im Normalbetrieb tief ist. Komplexität im Normalbetrieb ist ein wichtiger Faktor, der die Sicherheitsmarge beeinflusst.

«**RS**»: Sprichst Du da das Thema GATO 14/16 an?

S.C.: Genau, die GATO-Problematik ist ein gutes Beispiel. Die SUST beschreibt in ihrem Bericht, wie mit der Staffelung von Landung-14 und Start-16 die Komplexität des gesamten Systems gesteigert wurde.

Die Komplexität des täglichen Betriebs wurde erhöht, um den Go-around auf der Piste 14 kreuzungsfrei zu gestalten. Da wird man sich fragen müssen, ob es sinnvoll ist, ein System während 95 Prozent der Zeit zu verkomplizieren, nur um den Ausnahmefall auch abzudecken.

«**RS**»: Das sind Verhältnisse, unter denen der Betrieb eines US-amerikanischen Flugplatzes nicht funktionieren würde.

S.C.: In Boston beispielsweise sind keine solchen Verfahren vorgesehen; das hat ein entsprechender Besuch von Spezialisten vor Ort gezeigt. Der Normalbetrieb unterliegt in den USA den üblichen Normen und Sicherheitsempfehlungen, die Koordination eines Go-around wird der Verantwortung der Flugverkehrsleiter und Cockpit Crews überlassen.

«**RS**»: Im Mai hast Du in einem Interview mit dem «**Tages-Anzeiger**» überzeugt und pauschal behauptet,

der Flugplatz sei sicher. Die SUST ist da anderer Meinung, nicht zuletzt, weil ein schwerer Vorfall pro Jahr darauf hindeutet, dass ein systemisches Problem vorliege. Wie siehst Du die Situation heute?

S.C.: Sicherheit hat immer oberste Priorität. Der Betrieb des Pistenkreuzes 16/28, insbesondere während der täglichen Spitzenzeiten, stellt eine Herausforderung dar und erhöht die Komplexität am Flughafen Zürich. Mit dem eingeleiteten Safety Survey sowie neuen Technologien entwickeln wir das Flughafensystem kontinuierlich weiter. Vom SUST vorgeschlagene Massnahmen wie das Upgrade des RIMCAS' (technische Anpassungen) oder zusätzliche Instruktionen für skyguide-Mitarbeiter wurden schnell umgesetzt. Im Weiteren wird der Einsatz von Runway Status Lights (RWSL) analog Boston zurzeit geprüft.

«RS»: In der August-Ausgabe der Flughafen-Personalzeitung «Homebase» redest Du vom Ausbau der Piste 28 zu einer Hauptlandepiste. Was gehört da dazu?

S.C.: Gemäss Staatsvertrag soll spätestens ab dem Jahr 2020 bereits ab 18 Uhr über Schweizer Gebiet angefliegen werden. Betrieblich wäre es am sinnvollsten, diese Anflüge von Osten her auf der Piste 28 landen zu lassen. Um den zusätzlichen Verkehr stabil abwickeln zu können, muss diese Piste ausgebaut werden. Dazu gehören eine Verlängerung der mit 2500 Metern kürzesten Piste 28, um auch unter ungünstigen Wetterbedingungen Langstreckenflugzeugen eine sichere Landung zu ermöglichen (Erhöhung der Safety Margin), sowie der Bau einer Umrollung, damit die Piste 28 kreuzungsfrei (Pistenkreuzungen aufgrund Rollverkehr) betrieben werden kann.

«Flugrouten sollten kanalisiert werden, um die Anzahl der Lärmbetroffenen möglichst tief zu halten.»



Stefan Conrad wurde 1954 in Frauenfeld geboren. Nach dem Start seiner fliegerischen Karriere im Militär (zuletzt auf Tiger F-5) absolvierte er 1975 an der SLS die Ausbildung zum Linienpiloten. Er flog bei der Swissair als First Officer die DC-9, DC-8 und DC-10. 1990 wurde er auf

der MD-80 zum Captain ernannt und flog später die A320, A330 und A340. Auf diesen Typen war er auch in der Schulung tätig.

Bereits während seiner Zeit als Pilot wirkte er an verschiedenen Projekten mit. So leitete er zum Beispiel die Einführung der Typen A340 und A330 in den Jahren 1997 bis 2000. Von 1998 bis 2004 war er Head of Training der Swissair/Swiss. Anschliessend bildete er sich in den Bereichen Generelles Management und Führungsausbildung weiter und erlangte ein Executive MBA der Universität St. Gallen. Seit Juni 2010 ist Stefan Conrad der Leiter Operations (COO) der Flughafen Zürich AG.

Stefan Conrad wohnt zusammen mit seiner Frau in Zollikon. Die beiden Kinder sind längst ausgeflogen.

«RS»: In Zukunft sollen wir die Pistenschwelle 28 also auf neuen Taxiways kreuzungsfrei umrollen können. Beeinträchtigt der Rollverkehr zur Piste 32 die Anflüge auf die Piste 28 nicht?

S.C.: Unsere Zielsetzung ist, dass man unabhängig und ohne spezielle Freigabe unter dem Anflug 28 durchrollen kann. Dies haben wir beim BAZL auch so eingereicht. Das BAZL ist aber gegenwärtig der Meinung, dass Kategorie-D-Typen wie die A330 oder A340 nur mit einer Freigabe den Anflug 28 unterrollen können.

«RS»: Die Piste 32 soll gegen Norden verlängert werden. Welchen Nutzen bringt dies?

S.C.: Um alle Starts der Langstrecke von der Piste 32 zu ermöglichen, benötigt es nach unseren Performance-Berechnungen zwei Massnahmen. Die augenscheinlichste ist die Verlängerung der Piste gegen Norden, die es für den Start der Langstreckenmaschinen braucht.

«RS»: Für die A340 ist der kritische Punkt beim Start 32 die Höhenrestriktion von 3500 Fuss bei vier Meilen KLO. Wird diese Beschränkung fallen?

S.C.: Das ist der zweite Punkt im Konzept. Um den schweren A340 den Abflug von der Piste 32 zu erleichtern, wäre es aus betrieblicher Sicht wünschenswert, die Höhenrestriktion analog zur Piste 34 aufzuheben. Als weiterer Vorteil würde der Start auf der Piste 32 die Rollzeit vom Dock Midfield zur Pistenschwelle markant verkürzen. Das gibt uns etwas mehr Luft bei der Einhaltung der Betriebszeit (nightban). Wichtig ist auch, dass die Flugzeuge die Piste 28 nicht mehr kreuzen müssten. Das erhöht die Sicherheitsmarge und reduziert die Komplexität.

«RS»: Das Warnsystem RIMCAS wurde zur Verhütung von Zusammenstössen zwischen Fahrzeugen und Flugzeugen entwickelt. Glücklicherweise warnte es auch vor der Kollisionsgefahr der sich annähernden Flugzeuge auf den Pisten 16 und 28. Die Funktionstüchtigkeit des Systems wurde im SUST-Bericht gerügt, weil nur rund 20 Prozent der Warnungen «echt» waren. Wie gut ist das System heute?

S.C.: Die Software wurde angepasst, um die Warnung bereits bei tiefen Geschwindigkeiten frühzeitig ausgegeben zu können. Zusätzlich wurde die Besonderheit des Pistenkreuzes besser berücksichtigt, indem seit Dezember 2011 zwischen Flugzeugen und Fahrzeugen unterschieden werden kann.

«RS»: Es sind neue Schnellabrollwege für die Pisten 34 und 28 geplant, um die Verweilzeit der Flugzeuge auf den Pisten zu reduzieren. Wann wird diese dringliche Massnahme umgesetzt?

S.C.: Wir können am Pisten- und Rollwegsystem nicht eigenmächtig Anpassungen vornehmen. Mitte bis Ende des nächsten Jahres unterschreibt der Bundesrat das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich. Dann haben wir die rechtliche Basis, um eine Änderung des Betriebsreglements und ein Plangenehmigungsgesuch für die Schnellabrollwege einzugeben.

«RS»: Eine grosse Einschränkung existiert durch Kreuzungspunkte verschiedener Flugwege in der Luft. Die GATO-Problematik kam in der letzten Ausgabe der «Rundschau» zu Sprache. Was wären für Dich Lösungsansätze, die die Betriebssicherheit grundsätzlich erhöhen würden?

S.C.: Wenn immer möglich, streben wir ein Betriebskonzept an mit einer Piste für die Landung und einer für den Start, die unabhängig voneinander sind. So können wir die Komplexität erheblich senken und die Stabilität erhöhen. In diesem Sinn wünschte ich mir während des Tages und vor allem in den Spitzen ein stabiles Nordkonzept mit einer Lösung der GATO-Problematik.

«RS»: Du hast in Eurer Personalzeitung «Homebase» ebenfalls die Luftraumentflechtung im Osten erwähnt. Welche Massnahmen sind geplant?

S.C.: Im heutigen Betrieb des Ostkonzepts werden die Flugzeuge von Süden und von Norden in den Endanflug geführt. Gleichzeitig startet man von der Piste 32. Die Flugzeuge, die nach Osten fliegen wollen, kreuzen anfliegende Flüge. Wenn wir im Ostkonzept zukünftig nur von Norden auflinieren würden, wäre der abfliegende Verkehr südlich des Platzes besser separiert. Damit könnte der Betrieb stabiler und effizienter gestaltet werden.

«RS»: Ist es aus lärmpolitischen Gründen sinnvoll, dass Flugzeuge mit Umkehrkurven über dem Flughafen häufig dasselbe Gebiet mehrfach überfliegen und beschallen? Sollte der abfliegende Verkehr nicht möglichst früh aufgefächert und möglichst schnell vom Flughafen wegilotet werden? Denn mit Blick auf die Sicherheit wäre dies sehr zu empfehlen.

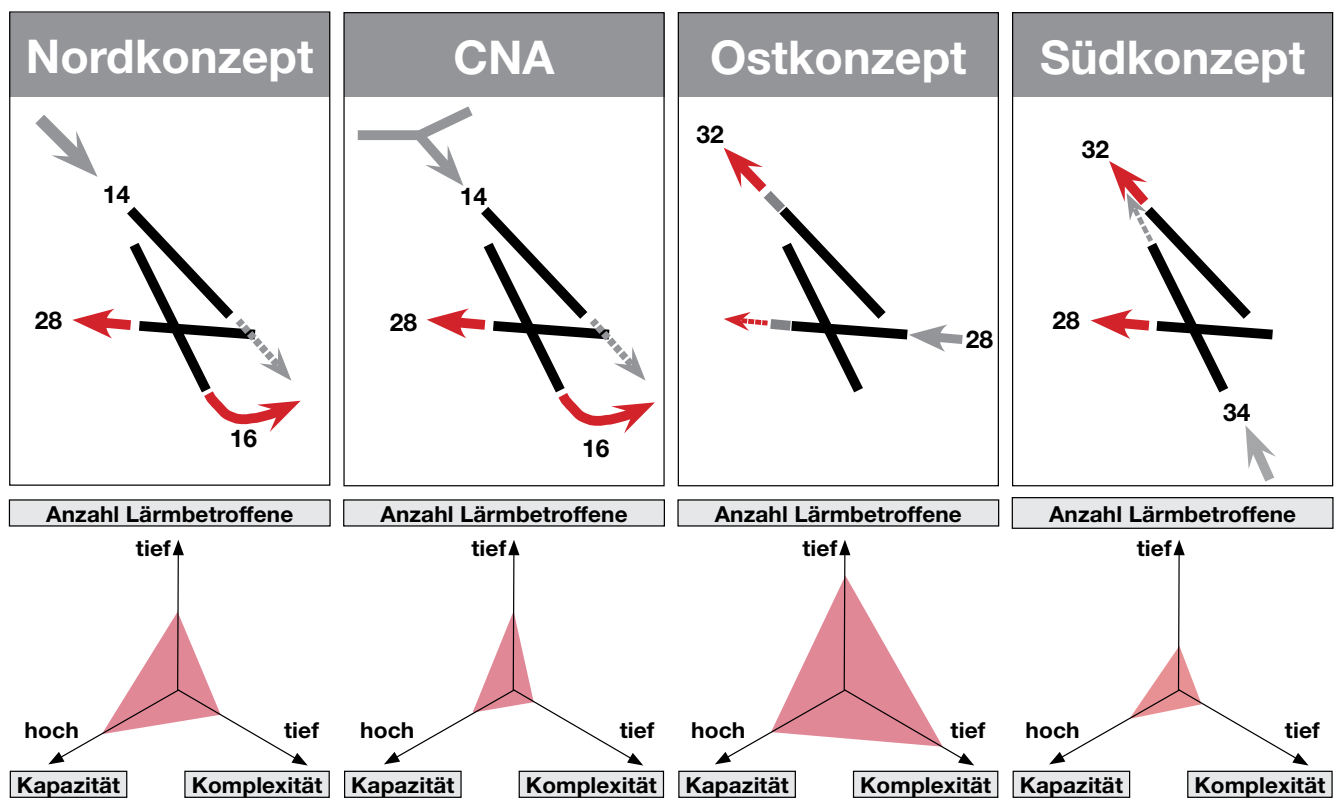
S.C.: Du sprichst die Thematik «Kanalisierung vs. Verteilung» an. Als Flughafenbetreiberin sind wir der Meinung, dass Flugrouten kanalisiert werden sollten. Nur so können wir die Anzahl der Lärmbetroffenen möglichst tief halten.

«RS»: Es scheint, als ob die Entwicklung des Flughafens von politischen Zwängen dominiert sei. Täuscht dieser Eindruck?

S.C.: Wir leben in einer Demokratie. Politische Mehrheiten sind wichtig für unsere Anliegen. Das sind die Rahmenbedingungen, innerhalb derer wir einen möglichst stabilen Betrieb entwickeln müssen. Wir wollen und müssen die Anliegen der Bevölkerung ernst nehmen, das ist tägliche Flughafen-Realität.

«RS»: Mit dem neuen Staatsvertrag ist der gekrümmte Anflug von Norden (CNA) für die ersten Landungen frühmorgens wieder im Gespräch. Der Flugplatz hat ein Plangenehmigungsgesuch für eine GBAS-Station (Ground Based Augmentation System) eingereicht. Wie kann ein CNA aussehen, bei dem das GPS-Signal mittels einer GBAS-Station präzisiert wird?

Vergleich der Betriebskonzepte



Die möglichen Flugbetriebskonzepte wurden auf drei Kriterien geprüft und so miteinander verglichen. Je grösser die Dreiecksfläche wird, desto besser ist die Variante (qualitativ, nicht proportional). Bei der Anzahl der Lärmbetroffenen handelt es sich um die Personen über dem Immissionsgrenzwert. Gerade das Ostkonzept besticht - nach Anpassungen am Pisten- und Rollwegsystem - durch einfache betriebliche Abläufe und die tiefste Anzahl Lärmbetroffener.

S.C.: Das Eindrehen in den Endanflug wird mit einer RNAV-Technologie stattfinden, die auch auf dem Satellitensignal (GPS) basiert. Um den Endanflug beispielsweise ohne ein Instrumentenlandesystem (ILS) präzise fliegen zu können, benötigen wir ein GBAS. Die Installationsarbeiten für eine GBAS-Station sind für das Jahr 2013 geplant.

«RS»: Es gibt nun eine erste Abflugroute (SID), bei der das Flugzeug nach RNAV1-Kriterien Kurven zwischen zwei Punkten über einen konstanten, fest definierten Kurvenradius fliegt. Ist das ein Versuchsträger für die zukünftigen CNAs?

S.C.: Das ist eine wichtige Grundlage. Wir können nun mit diesem Verfahren Erfahrungswerte sammeln.

«RS»: Nach welchen Kriterien wird der CNA konstruiert? Ist das wichtigste Kriterium der Abstand zur deutschen Grenze?

S.C.: Die Länge des Finals ergibt sich aus der Höhe des Final Approach Fixes. Wegen der Höhe des Stadlerbergs und der übrigen Topographie ist diese Höhe vorgegeben. Der Kurvenradius zu diesem Punkt hin definiert dann, wie nahe wir an die deutsche Staatsgrenze kommen. Natürlich ist dieser Abstand auch ein grosses Politikum, das auf der deutschen und der Schweizer Seite im Augenblick grosse Diskussionen auslöst.

«RS»: In den Anpassungen des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland ist von einem gekrümmten Anflug zu lesen, der von Osten her auf die Piste 14 einschwenken soll. Wie weit ist die Planung?

S.C.: Die Machbarkeit eines CNAs aus östlicher Richtung mit Line-up von AMIKI her ist derzeit in Prüfung.

«RS»: Die C-Series-Flugzeuge haben eine Spannweite ähnlich derjenigen einer A320. Wo sollen diese Flugzeuge umgeschlagen werden? Wie weit sind die Vorbereitungen für diese Standplätze?

S.C.: Wir wollen nördlich des Taxiways «D» in der Gegend des Deicing Pads «F» neue Standplätze bauen. Damit soll der zusätzliche Platzbedarf der grösseren Flugzeuge gedeckt werden.

«RS»: Steht der geplante Ausbau der Standflächen West damit im Zusammenhang?

S.C.: Bei den Standplätzen im Westen des Flughafens handelt es sich um Ersatzstandplätze für wegfallende Abstellflächen.

«RS»: Wie lange steht das Catering-Gebäude noch auf diesem operationell wertvollen Boden?

S.C.: Da schauen wir sehr weit in die Zukunft. Ob wir an dieser Stelle dereinst weitere Standplätze benötigen werden, hängt sehr stark von der weiteren Entwicklung des Flugverkehrs ab.

«RS»: Es liegen viele Ideen und Projekte auf dem Tisch. Wie frei ist der Flughafen bei der Realisierung? Kann er heute entscheiden und morgen bauen?

S.C.: Jede Veränderung, aber auch Neubauten im Flughafenareal müssen von den Bundesbehörden bewilligt

werden. Bei einem wenig problematischen Projekt dauert ein solches Verfahren rund drei Jahre. Bei komplexeren Projekten wie den erwähnten Anpassungen zum Staatsvertrag kann sich der Bewilligungsprozess bis zum Baubeginn bis zu fünf Jahre in die Länge ziehen.

«RS»: Wann wird der Staatsvertrag ratifiziert?

S.C.: Die Erste Kammer des Parlaments berät in der Frühjahrsession 2013, die Zweite Kammer dann im Sommer 2013. Auch in Deutschland sollte das Geschäft im Sommer 2013 im Parlament sein.

«RS»: Welche weiteren Schritte sind dann zu tun?

S.C.: Nach der Ratifizierung können wir das Betriebsreglement für 2020 planen und danach eingeben. Wenn aufgrund von Einsprachen gerichtliche Instanzen angehört werden müssen, dauert das rund drei Jahre. Um planerische Varianten zeitgerecht ausarbeiten zu können, müssen wir die Mandate dazu aber bereits diesen Herbst vergeben. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Varianten zur Verlegung der Glatt und der Kantonsstrasse.

Es wird schwierig sein, der Bevölkerung zu erklären, dass wir Planermandate vergeben, bevor der Staatsvertrag ratifiziert oder die Pistenverlängerung bewilligt wurde. Allerdings zwingen uns die zeitlichen Verhältnisse zu diesen Schritten, weil wir sonst im Jahr 2020 nicht bereit sein würden.

«RS»: Wie ist die Zusammenarbeit mit der skyguide?

S.C.: Sehr gut. Wir haben einen offenen Dialog und bearbeiten viele Projekte konstruktiv miteinander.

«RS»: Wie viele Lärmklagen hat der Flughafen jährlich?

S.C.: Bei der Flughafen Zürich AG gehen jährlich einige Tausend (einstellig) Lärmklagen ein. Die Intensität der

«Wir streben einen stabilen Betrieb an, dessen Komplexität im Normalbetrieb tief ist.»

Zukünftige Konzepte:

Nordkonzept

- unabhängig bei Landung 14 und Start 28
- abhängig bei Landung 14 und Start 16 (über Mittag)

CNA (vorgesehen nur frühmorgens)

- unabhängig bei Landung 14 und Start 28
- abhängig bei Landung 14 und Start 16

Ostkonzept

- unabhängig bei Landung 28 und Start 32

Südkonzept

- immer abhängig bei Landung 34 und Start 28/32

Um den Flugplatz mit wenig Komplexität und der benötigten Kapazität betreiben zu können, ist es wichtig, ein Konzept zu haben, bei dem die Landungen und die Starts unabhängig voneinander durchgeführt werden können. Beim Nordkonzept ist dies ausser während der Mittagsspitze meist möglich. Damit Anflüge von Osten immer unabhängig von den Starts gegen Norden erfolgen können, sind Anpassungen an Pisten und Rollwegen notwendig.

Klagen variiert jeweils, und zwar je nach Jahreszeit und allfällig geänderten Flugrouten.

«RS»: Das Einkaufszentrum am Flughafen rentiert und bringt der Flughafen AG viel Gewinn. Laut «Tages-Anzeiger» verdiente der Flughafen im Jahr 2009 jeden vierten Franken im Shoppingbereich und ist mittlerweile das gemäss Umsatz zweitstärkste Einkaufszentrum der Schweiz. Ist LSZH-ZRH ein Einkaufszentrum mit eigenem Flughafen oder ein Flughafen mit Einkaufsmöglichkeit?

S.C.: Im Kernauftrag und entsprechend unserer Strategie sind wir ein Flughafen, der die Anbindung der Schweiz an die Metropolen der Welt sicherstellen muss. Aus den Gebühren dieses Flugbetriebs erwirtschaften wir zwei Drittel unserer Einnahmen. Der Rest stammt aus dem Nicht-Fluggeschäft, inklusive Kommerz. Dabei leisten wir gute Arbeit, denn die Attraktivität der Terminals und des Flughafens ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Gemäss der neuen Gebührenverordnung werden zukünftig die Einnahmen aus der Kommerzsparte die Gebühren des Flugbetriebs zu einem gewissen Teil subventionieren.

«RS»: Werden die Gebühren für die Airlines deshalb in Zukunft sinken?

S.C.: In den kommenden Jahren stehen grosse Investitionen in Zusammenhang mit der Umsetzung des Staatsvertrags an. Wir werden auch künftig jährlich 250 bis 300 Millionen Franken in die Infrastruktur investie-

ren. Die Gebühren werden vor diesem Hintergrund tendenziell eher steigen.

«RS»: Der Flughafen als Begegnungs-, Einkaufs-, Freizeit- und Ausflugsziel zieht immer mehr Leute an. Gerade die Einkaufsgäste und die Familien kommen mit dem Auto und blockieren die dringend benötigten Parkplätze für die Angestellten und Fluggäste. Gibt es da Pläne und Strategien, dies zu verhindern?

S.C.: Wir unternehmen viel, um dem Bedarf an Parkplätzen gerecht zu werden. Gerade jetzt ist die Erweiterung des Parkhauses P6 gegen Süden im Bau. Dazu planen wir einen weiteren Ausbau des P6 gegen Osten. Die Anzahl Parkplätze wird wachsen. Unser Ziel ist es, die Vorfahrt zu entlasten und umzugestalten. In Zukunft – ab Fertigstellung der Aufwertung des Terminals 2 im Jahr 2015 – wird man auf der Abflugebene nicht mehr parkieren können. Zubringer werden allerdings weiterhin anhalten und die Fahrgäste aussteigen lassen können. Es ist aber nicht sinnvoll, dass auf der Vorfahrt das Auto parkiert wird, um Passagiere zum Check-in zu begleiten oder noch etwas einkaufen zu gehen.

«RS»: Wie weit ist die Planung des Projekts «The Circle» vorangekommen?

S.C.: Wir haben eine rechtskräftige Baubewilligung. Nun läuft ein Vorprojekt, das im Frühling 2013 abgeschlossen sein wird. Dann wird die Flughafen Zürich AG entscheiden, ob die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erfüllt sind, um das Projekt realisieren zu können. ●



Flugschule

www.helisitterdorf.ch

hs

helisitterdorf.ch
Flug buchen 071 422 60 00

«Go-ahead» – Pistenkonzepte in ZRH

Die diversen Pistenkonzepte am Flughafen Zürich geben sowohl intern wie auch extern immer wieder Anlass zu teils intensiven Diskussionen. Die Anwendung der Konzepte ist nicht nur von Wind und Wetter abhängig. Wochentag, Tageszeit und Flugzeugtyp haben ebenfalls einen direkten Einfluss auf die Pistenzuteilungen. Mit diesem Beitrag soll aufgezeigt werden, wann welche Kombinationen von Start- und Landepisten möglich sind und wo für die Flugsicherung bei deren Umsetzung die Knacknüsse liegen.

Text: Gaby Plüss

Mittwoch, 3. Oktober 2012, 8.36 Uhr Lokalzeit: «Landing Runway 34, Departure Runways 32 and 28». Der eine oder andere Pilot wird sich an jenem Morgen vor nicht allzu langer Zeit vielleicht gefragt haben, weshalb an einem normalen Mittwoch um diese Zeit von Süden angefliegen wird und nicht, wie sonst üblich, von Norden. Am Wetter konnte es wohl kaum liegen, denn die drei bis vier Knoten Nordwestwind gehören bei einem Nordanflug in Zürich schon fast dazu. Der Grund für diese ungewohnten Pistenzuteilungen musste also ein anderer sein. Ganz so gewöhnlich, wie es auf den ersten Blick erscheint, war dieser Mittwoch eben doch nicht: Unsere nördlichen Nachbarn feierten den Tag der Deutschen Einheit. Und dieser gesetzliche Feiertag hatte zur Folge, dass das Konzept «DVO34» nicht nur bis 7 Uhr, sondern analog den Wochenenden bis 9 Uhr zum Einsatz kam.

Transparenz schaffen – so lautet eines der Ziele, das ich mir für meine schreibende Aktivität für die «Rundschau» gesetzt habe. Mit meinem heutigen Beitrag möchte ich Transparenz in Bezug auf unsere diversen Pistenkonzepte schaffen. Ich möchte darüber informieren, welche Konzepte der Flugsicherung wann und in welcher Prioritätenfolge zur Verfügung stehen. Ich möchte darlegen, welches die Limiten und Abhängigkeiten innerhalb der einzelnen Konzepte sind. Und nicht zuletzt möchte ich auch aufzeigen, mit welchen Sanktionen wir allenfalls zu rechnen haben, sollten wir uns nicht an unsere Vorgaben halten.

Konzepte und Anwendungszeiten

Kurz und bündig gesagt, lassen sich unsere Konzepte mit ihren Anwendungszeiten auf folgende Zeilen komprimieren (alle Zeiten sind Lokalzeiten):

Wochentage

6–7 Uhr: Erste Priorität DVO34, zweite Priorität DVO28, dritte Priorität NDVO
7–21 Uhr: LDG14/DEP28, bei Bise LDG14/DEP10, bei Westwind LDG28WIND, evtl. LDG34
21–23.30 Uhr: Erste Priorität DVO28, zweite Priorität DVO34, dritte Priorität NDVO

Wochenenden und baden-württembergische Feiertage

6–9 Uhr: Erste Priorität DVO34, zweite Priorität DVO28, dritte Priorität NDVO
9–20 Uhr: LDG14/DEP28, bei Bise LDG14/DEP10, bei Westwind LDG28WIND, evtl. LDG34
20–23.30 Uhr: Erste Priorität DVO28, zweite Priorität DVO34, dritte Priorität NDVO.

«Pistenzuteilungen sind längst nicht nur von Wind und Wetter abhängig.»

Was auf den ersten Blick noch ziemlich simpel erscheint, entpuppt sich beim genaueren Hinschauen als nicht mehr ganz so einfach. Etwas detaillierter betrachtet, lassen sich unsere diversen Pistenzuteilungen in zwei Tabellen zusammenfassen. Tabelle 1 beschreibt die möglichen Pistenkonzepte von Montag bis Freitag.

Tabelle 2 steht für Samstag/Sonntag sowie für die baden-württembergischen Feiertage. Die Nummerierung der Konzepte steht für die anzuwendende Prioritätenfolge. Die Pfeile nach unten bezeichnen die Landepiste, die Pfeile nach oben die Startpisten. In Klammern stehen Varianten, die zwar möglich sind, aber innerhalb des Konzepts nicht standardmässig angewendet werden. «Props only» heisst, dass diese Variante nur für Propellermaschinen zur Verfügung steht (alle Zeiten sind Lokalzeiten).

Grundlagen

Die für die Pistenzuteilungen massgebenden Grundlagen sind das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich (BR) und die deutsche Gesetzgebung in Form der sogenannten DVO. DVO steht für «Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung». Das BR schreibt vor, wann auf welchen Pisten gelandet respektive wann mit welchen Flugzeugtypen auf welchen Pisten gestartet werden darf. Die DVO regelt, wie der Luftraum über deutschem Hoheitsgebiet für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich genutzt werden darf und welche Restriktionen dabei zu beachten sind. Die Details zu BR und DVO sind in separaten Kästen beschrieben.

Setzt man die Vorgaben von BR und DVO zusammen, resultieren daraus unsere diversen Pistenkonzepte. Diese lassen sich in Standardkonzepte und Spezialkonzepte zusammenfassen. Die Standardkonzepte sind solange im Einsatz, wie Wind und Wetter dies zulassen, und lauten: LDG14/DEP28, DVO34 und DVO28. Die Spezialkonzepte kommen zum Zug, wenn der Flugbetrieb aus meteorologischen Gründen nicht mehr über die Standardkonzepte abgewickelt werden kann. Die Spezialkonzepte sind: LDG28WIND, LDG14/DEP10, NDVO und LDG34 outside DVO.

LDG14/DEP28

Das Standardkonzept ausserhalb der deutschen Sperrzeiten heisst LDG14/DEP28. Landungen erfolgen auf Piste 14, Starts in erster Priorität von Piste 28 und in zweiter Priorität von Piste 16. Starts von den Pisten 32 und 34 sind möglich, werden aber nur in Ausnahmefällen angewendet, denn diese Starts sind gegenläufig zu den Landungen und erhöhen die Komplexität.

Dieses Konzept beinhaltet folgende Abhängigkeiten: Zum einen sind Starts von Piste 16 an die Landungen auf Piste 14 gekoppelt (GATO14/16, siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012). Zum anderen blockieren Starts von Piste 16 Richtung VEBIT Starts von Piste 28 für rund drei Minuten. So lange dauert es, bis der Start 16 wieder über den Platz und in Richtung Westen fliegt und der Ausflug 28 somit wieder frei ist. Um zu verhindern, dass während dieser drei Minuten gar nicht mehr gestartet werden kann, planen wir, wenn immer möglich, nach einem Start 16 Richtung VEBIT noch einen Start 16 Richtung DEGES ein.

Bei der konkreten Planung der Abflugsequenz reihen wir den Start 16 dort ein, wo er in Bezug auf das Loch in der Anflugsequenz in etwa starten kann. Da es aber oft zehn Minuten oder länger dauert, bis das Loch da ist, kommt es häufig vor, dass die Position des Starts 16 in der Sequenz nochmals kurzfristig angepasst werden muss. Die möglichen Optionen innerhalb der Sequenz überlegen wir uns vorgängig. Den Entscheid, welches Flugzeug wir effektiv als nächstes starten lassen, fällen wir aber zum Teil sehr kurzfristig. Diese kurzfristigen Sequenzänderungen bedingen, dass gleichzeitig zwei

Maschinen startbereit auf den Pisten 28 und 16 stehen, was ein gewisses Risiko in sich birgt.

DVO34

DVO34 steht für Südanflüge während der deutschen Sperrzeiten. Landungen erfolgen auf Piste 34. Von 6 bis 7 Uhr respektive von 21 bis 23.30 Uhr erfolgen Starts von Piste 32. Starts Richtung DEGES werden auf eine Right-turn SID freigegeben. Starts von Piste 34 sind möglich. Propellermaschinen Richtung VEBIT starten von Piste 28.

Am Wochenende und an deutschen Feiertagen erfolgen Starts aller Typen am Morgen ab 7 Uhr bis zum Konzeptwechsel respektive am Abend nach dem Konzeptwechsel bis 21 Uhr von den Pisten 28 und 32. Um die Verkehrsströme von Anfang an zu entflechten, starten Flugzeuge Richtung VEBIT von Piste 28, Flugzeuge Richtung DEGES von Piste 32 mit Right-turn SID. Flugzeuge Richtung VEBIT, die Piste 28 nicht akzeptieren können, starten von Piste 32.

Dieses Konzept beinhaltet diverse Abhängigkeiten. Starts von Piste 32 sind an Landungen auf Piste 34 gekoppelt (GATO34/32). Starts von Piste 28 mit Lan-

<p>1. DVO34 ↓34 ↑32 (↑34) Props only: ↑28</p> <p>2. DVO28 ↓28 ↑32 (↑34) (Props only: ↑28)</p> <p>3. NDVO ↓14 ↑32 ↑34 Props only: ↑28/10</p>	<p>1. LDG14/DEP28 ↓14 ↑28/16 (↑32) (↑34)</p> <p>2. LDG14/DEP10 ↓14 ↑10/16 (↑32) (↑34)</p> <p>2. LDG28WIND ↓28 ↑32 (↑34) (↑28)</p> <p>3. LDG34 outside DVO ↓34 ↑32 (↑34) ↑28</p>	<p>1. DVO28 ↓28 ↑32 (↑34) (Props only: ↑28)</p> <p>2. DVO34 ↓34 ↑32 (↑34) Props only: ↑28</p> <p>3. NDVO ↓14 ↑28/16 (↑32) (↑34)</p>	<p>3. NDVO ↓14 ↑32 ↑34 Props only: ↑28/10</p>	
6 Uhr	7 Uhr	21 Uhr	22 Uhr	23.30 Uhr

Tabelle 1: Mögliche Pistenkonzepte für Montag bis Freitag (alle Zeiten Lokalzeiten).

<p>1. DVO34 ↓34 ↑32 (↑34) Props only: ↑28</p> <p>2. DVO28 ↓28 ↑32 (↑34) (Props only: ↑28)</p> <p>3. NDVO ↓14 ↑32 ↑34 Props only: ↑28/10</p>	<p>1. DVO34 ↓34 ↑32 (↑34) ↑28</p> <p>2. DVO28 ↓28 ↑32 (↑34) (↑28)</p> <p>3. NDVO ↓14 ↑28/16 ↑10/16 (↑32) (↑34)</p>	<p>1. LDG14/DEP28 ↓14 ↑28/16 (↑32) (↑34)</p> <p>2. LD14/DEP10 ↓14 ↑10/16 (↑32) (↑34)</p> <p>2. LDG28WIND ↓28 ↑32 (↑34) (↑28)</p> <p>3. LDG34 outs. DVO ↓34 ↑32 (↑34) ↑28</p>	<p>1. DVO28 ↓28 ↑32 (↑34) (↑28)</p> <p>2. DVO34 ↓34 ↑32 (↑34) ↑28</p> <p>3. NDVO ↓14 ↑28/16 ↑10/16 (↑32) (↑34)</p>	<p>1. DVO28 ↓28 ↑32 (↑34) (Props only: ↑28)</p> <p>2. DVO34 ↓34 ↑32 (↑34) Props only: ↑28</p> <p>3. NDVO ↓14 ↑28/16 (↑32) (↑34)</p> <p>3. NDVO ↓14 ↑32 ↑34 Props only: ↑28/10</p>		
6 Uhr	7 Uhr	9 Uhr	20 Uhr	21 Uhr	22 Uhr	23.30 Uhr

Tabelle 2: Mögliche Pistenkonzepte für Samstag/Sonntag und baden-württembergische Feiertage (alle Zeiten Lokalzeiten).

dungen auf Piste 34 bedeuten Flugbetrieb auf sich kreuzenden Pisten. Sowohl in Bezug auf Starts 32 wie auch auf Starts 28 sind wir darauf angewiesen, dass der Startvorgang nach Erhalt der Startfreigabe zeitverzugslos eingeleitet wird, ansonsten allenfalls ein Startabbruch verordnet werden muss. Gerade in dieser Situation sind wir sehr dankbar, wenn wir vorher wissen, dass ein Flugzeug beim Start, zum Beispiel wegen DAC/SAC-Intermix, mehr Zeit als üblich benötigt. Eventuelle Starts von Piste 32 Richtung VEBIT kreuzen den Ausflug 28. In solchen Situationen entscheidet der Departure Controller unter Berücksichtigung von Flugzeugtyp und Exit Gate, wann der nächste Start 28 released wird. Starts von Piste 34 erfordern einen

«Wir balancieren zwischen politischen Vorgaben und Sicherheit und Effizienz im Alltag.»

220. DVO, Stand 16. September 2011

Deutsche Sperrzeiten (Ortszeiten)

Montag bis Freitag:

21 bis 7 Uhr

Samstag, Sonntag, gesetzliche Feiertage:

20 bis 9 Uhr

Gesetzliche Feiertage: 1.1./6.1./Karfreitag/Ostermontag/1.5./Christi Himmelfahrt/Pfingstmontag/Fronleichnam/3.10. (Tag der Deutschen Einheit)/

1.11./25.12./26.12.

Anflüge

Instrumentenanflüge auf die Pisten 14 und 16 über deutschem Hoheitsgebiet sind nur ausserhalb der deutschen Sperrzeiten zulässig.

Für Instrumentenanflüge auf die Pisten 28 und 34 liegt die Mindesthöhe über Deutschland während der Sperrzeiten bei FL120. Ausgenommen sind Anflüge auf Piste 28 via GIPOL nach einem Missed Approach.

Ausnahmen sind erlaubt, sofern aus meteorologischen Gründen Anflüge auf die Pisten 28 und 34 nicht möglich sind. Gleiches gilt für Notfälle oder für besondere Situationen, die mit Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs verbunden sind. Dazu braucht es eine Ausnahmegewilligung, die vom Supervisor des Towers in Zürich beim Supervisor der Anflugleitstelle in Langen eingeholt wird.

Während der Sperrzeiten liegt die Mindesthöhe im RILAX-Holding nicht wie üblich bei FL130, sondern bei FL180. Darum werden Anflüge via RILAX dann auf der STAR «RILAX1A» nach AMIKI geführt.

Abflüge

Abflüge unter FL150 müssen auf den publizierten Routen in deutsches Hoheitsgebiet einfliegen. Direct Routings sind nur möglich, wenn sichergestellt ist, dass die Grenze zwischen der Schweiz und Deutschland auf FL150 oder höher überflogen wird. Für Notfälle oder andere besondere Situationen kann eine Ausnahmegewilligung eingeholt werden. Im Gegensatz zu den Beschränkungen für Anflüge gelten diese Bestimmungen ganztags.

Unterbruch der Anflüge und müssen dann starten können, wenn das Loch im Anflug da ist. Das kann zur Folge haben, dass ein Start von Piste 32 nicht mehr gehen darf, um den Ausflug für den nachfolgenden Start 34 nicht zu blockieren. Einerseits wird so der Start 34 gegenüber dem Start 32 bevorzugt behandelt. Andererseits kreiert eine solche Konstellation eventuell unnötige Verspätungen für die Starts von Piste 32. Starts von Piste 34 werden nur bewilligt, wenn

es wenige oder keine Anflüge hat.

Gemäss BR wäre es möglich, während Landungen auf Piste 34 auch von Piste 10 zu starten. Aus Sicherheitsgründen verzichten wir jedoch bewusst auf diese Variante. Diese Kombination würde nochmals zusätzliche und ungewohnte Kreuzungspunkte, Abhängigkeiten und Problemstellungen generieren. Die damit verbundene Komplexität wäre sehr hoch. Und da dieses Szenario nur sehr selten zum Einsatz käme, hätten wir Lotsen schlicht zu wenig Training und Routine im Umgang damit.

DVO28

DVO28 steht für Ostanflüge während der deutschen Sperrzeiten. Landungen erfolgen auf Piste 28, Starts von Piste 32. Sämtliche Starts 32 werden unabhängig vom Exit Gate auf eine SID mit Left-turn freigegeben. Starts von Piste 34 sind möglich. Propellermaschinen können auch von Piste 28 starten.

Am Wochenende und an deutschen Feiertagen sind am Morgen ab 7 Uhr respektive am Abend bis 21 Uhr Starts aller Typen von Piste 28 möglich.

Starts von Piste 32 und Landungen auf Piste 28 können unabhängig voneinander stattfinden. Starts von Piste 34 mit Landungen auf Piste 28 bedeuten Flugbetrieb auf sich kreuzenden Pisten und benötigen grössere Landeabstände. Dazu kommt die Problematik, dass der Ausflug des Starts 34 nicht durch einen Start 32 blockiert werden darf (vgl. DVO34). Starts von Piste 34 werden nur bewilligt, wenn es wenige oder keine Anflüge hat. Starts von Piste 28 erfordern einen Unterbruch der Anflüge und müssen den Take-off dann einleiten können, wenn das Loch da ist. Ebenso stehen Starts von Piste 28 in Abhängigkeit zu Starts von Piste 32, denn Starts 32 kreuzen den Ausflug 28 (vgl. DVO34). Starts von Piste 28 werden in diesem Konzept nur in Ausnahmefällen bewilligt.

Sowohl bei DVO34 wie auch bei DVO28 dürfen Anflüge erst nach Überfliegen der Schweizer Grenze unter FL120 sinken. Da Anflüge via Right-hand und via Left-hand Downwind auf die ILS 28 aufliniert werden, müssen Abflüge Richtung DEGES in einem schmalen Korridor mitten durch die Anflüge hindurch geführt werden. Der Luftraum, in dem die Approach Controller die Anflüge unter die Abflüge bringen können, ist in diesem Konzept sehr begrenzt. Bei Starts von Piste 32 Richtung DEGES mit Left-turn SID können die Flugzeuge in der Linkskurve bereits entscheidend an Höhe gewinnen, was uns hilft, diese Problematik zu entschärfen. Starts von Piste 32 Richtung DEGES mit einer Right-turn SID sind möglich, kommen aber nur zur Anwendung, wenn es wenige oder keine Anflüge hat.

Nebst der beschriebenen Konzentration von An- und Abflügen auf engstem Raum östlich des Platzes gene-

riert dieses Konzept für die Approach Controller sehr viele Kreuzungspunkte innerhalb der TMA. So kreuzen sämtliche Anflüge von BERSU/DOPIL und KELIP die Abflüge nicht nur einmal, sondern gleich zweimal: zuerst auf der STAR Richtung GIPOLE und danach nochmals während des Vectorings in den Left-hand Downwind. Die vielen Kreuzungspunkte westlich des Platzes und die beengten Luftraumverhältnisse östlich des Platzes resultieren in einem für die Approach Crew äusserst komplexen und anspruchsvollen Setup. Nochmals verschärft präsentiert sich diese Situation, wenn Flugzeuge aufgrund des Wetters vom Kurs abweichen müssen und der zur Verfügung stehende Luftraum dadurch weiter verkleinert wird.

LDG28WIND

Das Westwindkonzept ausserhalb der deutschen Sperrzeiten heisst LDG28WIND. Landungen erfolgen auf Piste 28, Starts von Piste 32 mit Left-turn SID. Starts von den Pisten 34 und 28 sind möglich.

Die Abhängigkeiten und Problemstellungen sind die gleichen wie im Konzept DVO28. Anflüge müssen zwar nicht bis zum Erreichen der Schweizer Grenze auf FL120 bleiben. Der starke Westwind führt aber bei Starts Richtung DEGES zu schlechten Steigleistungen. Deshalb kommt auch in diesem Konzept für sämtliche Starts die Left-turn SID zur Anwendung. Bei wenigen oder keinen Anflügen sind Right-turn SIDs möglich.

Da das RILAX-Holding im Gegensatz zu DVO28 ab FL130 zur Verfügung steht, wird die STAR «RILAX 1A» in diesem Konzept nicht verwendet.

LDG14/DEP10

Das Bisenkonzept ausserhalb der deutschen Sperrzeiten heisst LDG14/DEP10. Landungen erfolgen auf Piste 14, Starts von den Pisten 10 und 16. Starts von den Pisten 32 und 34 sind möglich. Sie werden aber nur wenn nötig angewendet, denn diese Starts sind gegenläufig zu den Landungen und erhöhen die Komplexität nochmals massiv.

Dieses Konzept ist für die Tower Crew zweifelsohne das komplexeste und bewirkt enorm viele Pistenkreuzungen. Mit Ausnahme von Starts 16 «ex Midfield» muss jede zum Start rollende Maschine eine Piste kreuzen. Alle Bewegungen sind aneinandergeschaltet und kreieren vielfältige Abhängigkeiten. Sowohl für Starts von Piste 10 wie auch für Starts von Piste 16 kommen GATO-Regelungen zur Anwendung (GATO14/10 und GATO14/16). Für «Heavys» und für Flugzeuge mit Kolbenmotor, die von Piste 10 starten, muss das Loch im Anflug 14 um zusätzliche drei Meilen erhöht werden. Die Spezialregelung für den Airbus A380 nicht miteingerechnet sind in diesem Konzept vier verschiedene GATO-Limiten, zu berücksichtigen und zu kombinieren. Hinzu kommt, dass jeder Start 16 den Ausflug 10 blockiert.

Grundsätzlich wird der Takt der Abflüge von den Landungen vorgegeben. Unser Ziel ist es, nach jeder Landung einen Start zu ermöglichen. Dabei müssen wir nebst allen Abhängigkeiten auch noch die unterschiedliche Performance der einzelnen Flugzeugtypen sowie die Exit-Gate-Separationen in die Planung miteinbeziehen. Der Start 10 eines «Heavy» sollte so geplant werden, dass sein Loch in der Anflugsequenz mit seiner Position auf dem Rollweg übereinstimmt. Findet dabei irgendeine Bewegung nicht so wie geplant statt, kann das dazu

Betriebsreglement Anhang 1, Stand 1. Februar 2012 (alle Zeiten Lokalzeiten)

Art. 19: Startpisten von 7 bis 21 Uhr

- Bei Landungen auf den Pisten 14 oder 16 starten Jets von den Pisten 16, 28, 32 und 34. Prioritär ist Piste 28 zu benutzen.
- Bei Landungen auf Piste 28 starten Jets von den Pisten 32, 34 und 28.
- Bei Landungen auf Piste 34 starten Jets von den Pisten 32, 34 und 28.
- Falls Piste 28 aus meteorologischen Gründen nicht benutzt werden kann, erfolgen Starts von Piste 10.
- Abweichungen aus Sicherheitsgründen sind zulässig.

Art. 20: Startpisten von 21 bis 7 Uhr

- Jets starten in der Regel von den Pisten 32 und 34.
- Falls Landungen ausnahmsweise auf den Pisten 14 oder 16 stattfinden, starten Jets von 21 bis 22 Uhr von den Pisten 28 und 16.
- Abweichungen aus Sicherheitsgründen sind zulässig.

Art. 21: Landepisten – Instrumentenflüge ohne Einschränkung durch die DVO

- Von 7 bis 21 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf die Pisten 14 oder 16. Vorbehalten bleiben Einschränkungen durch die DVO. Auf einer anderen Piste darf nur gelandet werden, wenn die Pisten 14 und 16 aus Sicherheitsgründen nicht benutzt werden können. Auf Piste 34 darf in diesem Fall nur dann gelandet werden, falls auch die Piste 28 aus Sicherheitsgründen nicht benutzt werden kann.

Art. 22: Landepisten – Instrumentenflüge bei Einschränkungen durch die DVO

- Von 21 bis 6 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf Piste 28, ausnahmsweise auf Piste 34. Von 6 bis 7.08 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf Piste 34, ausnahmsweise auf Piste 28. Falls Anflüge auf die Pisten 28 und 34 nicht möglich sind, erfolgen Landungen auf die Pisten 14 oder 16.
- An Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen erfolgen Landungen zwischen 7.08 und 9.08 Uhr in der Regel auf Piste 34, ausnahmsweise auf Piste 28. Von 20 bis 21 Uhr erfolgen Landungen auf Piste 28, ausnahmsweise auf Piste 34. Falls Anflüge auf die Pisten 28 und 34 nicht möglich sind, erfolgen Landungen auf die Pisten 14 oder 16.

führen, dass auf dem Tarmac ein Überholmanöver nötig wird, um das Loch nicht zu verpassen.

Ein befreundeter Pilot verglich dieses Konzept in einem Gespräch mit der berühmten Quadratur des Kreises.

NDVO

NDVO steht für NON-DVO und wird angewendet, wenn wir während der deutschen Sperrzeiten auf Nordanflüge ausweichen müssen. Landungen erfolgen auf Piste 14. In der Zeit von 6 bis 7 Uhr und von 22 bis 23.30 Uhr starten Jets von den Pisten 32 und 34, was gegenläufige Flugbewegungen zur Folge hat. Um den Verkehr nicht unnötig zu verzetteln, werden die Starts respektive Landungen in dieser Konstellation paketweise abgearbeitet.

Starts Richtung DEGES werden auf eine Right-turn SID freigegeben.

Zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 20 und 21 Uhr starten Jets analog den Konzepten LDG14/DEP28 respektive LDG14/DEP10. Zwischen 21 Uhr und 22 Uhr starten Jets von den Pisten 28 und 16. Propellerflugzeuge starten zeitunabhängig von den Pisten 28 oder 10. Die Abhängigkeiten und Problemstellungen sind in diesem Setup die gleichen wie in den entsprechenden Konzepten.

LDG34 outside DVO

Gemäss BR sind Landungen auf Piste 34 tagsüber möglich, wenn die Pisten 14, 16 und 28 aus Sicherheitsgründen nicht genutzt werden können. Die Entscheidungshoheit, wann dieses Verfahren angewendet wird, liegt bei der Airport Authority. Damit wir tagsüber auf Piste 34 anfliegen dürfen, müssen sowohl in Bezug auf Sicht oder Wolkenuntergrenze wie auch in Bezug auf Wind gewisse Werte gegeben sein. Ebenso sind die temporären TMA-Sektoren 14 und 15 sowie die temporäre CTR 2 im Süden vorgängig mittels NOTAM zu aktivieren. Zudem braucht es eine Bewilligung des Militärs.

Landungen erfolgen auf Piste 34. Starts Richtung VEBIT erfolgen von Piste 28, Starts Richtung DEGES von Piste 32 mit Right-turn SID. Flugzeuge Richtung VEBIT, die Piste 28 nicht akzeptieren können, starten von Piste 32. Die Abhängigkeiten und Problemstellungen sind die gleichen wie im Konzept DVO34.

Landing Runway 16

Wenn auf Piste 14 angefliegen wird, wären gemäss BR und DVO auch Anflüge auf Piste 16 möglich. Um die Komplexität nicht unnötig zu erhöhen und keine zusätzlichen Abhängigkeiten zu kreieren, verzichten wir bewusst auf diese Möglichkeit. Anflüge auf Piste 16 mit Starts von Piste 28 würden Flugbetrieb auf sich kreuzenden Pisten bedeuten. Hinzu kommt, dass einzelne Anflüge auf Piste 16 unnötige Verspätungen für

Abflüge von Piste 28 nach sich ziehen können. Während Anflügen auf Piste 14 werden einzelne Anflüge auf Piste 16 nur noch aus Performance-Gründen oder bei Unregelmässigkeiten und Notfällen bewilligt.

Weitere Faktoren

Nebst den genannten Punkten gibt es Faktoren, die bei sämtlichen Konzepten dazukommen und ebenfalls in den Verkehrsfluss einzubauen sind. Namentlich sind dies VFR-Flüge und Helikopter, Spezialflüge wie zum Beispiel Foto- oder Vermessungsflüge, Rega-Helikopter, Transitflüge durch die TMA, Segelfluggzonen und Fallschirmspringer, Joining- und Leaving-Flüge innerhalb der TMA und sämtliche Schnittpunkte mit dem Militär. So brauchen wir beispielsweise für jeden Start von Piste 16 eine Bewilligung der Flugsicherung in Dübendorf. Aus lärmtechnischen Gründen dürfen wir Abflüge zwischen 22 und 6 Uhr

erst nach Überfliegen von FL80 von der SID wegdrehen. Um den unterschiedlichen Steigleistungen der verschiedenen Flugzeugtypen Rechnung zu tragen, müssen wir dann mit vergrösserten Startabständen arbeiten.

«Bei Bise lässt sich das Organisieren des Flugbetriebs mit der Quadratur des Kreises vergleichen.»

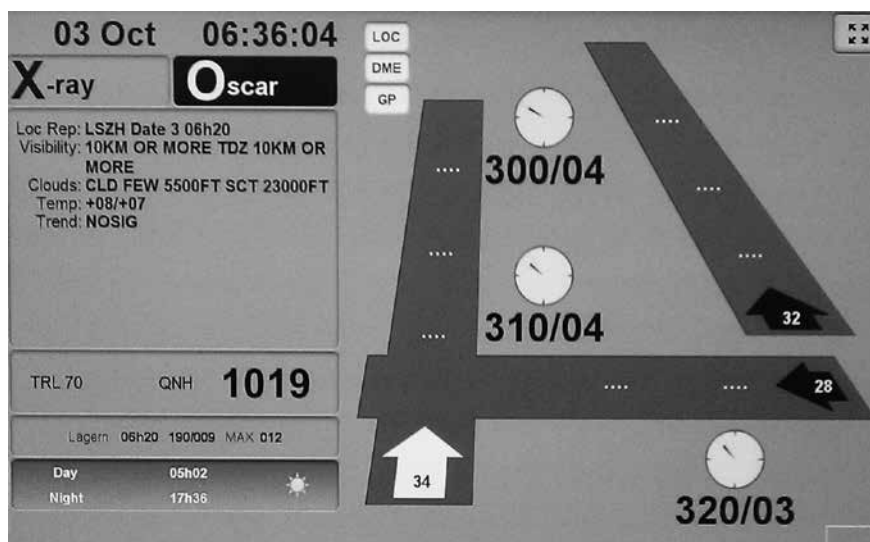
zeugtypen Rechnung zu tragen, müssen wir dann mit vergrösserten Startabständen arbeiten.

Konzeptwechsel

Konzeptwechsel sind fester Bestandteil des Tagesgeschäfts. Im besten Fall wird das Konzept zweimal täglich geändert, je nach Wetterlage kann das aber auch häufiger vorkommen. Während des Wechsels werden die Zuständigkeitsbereiche der Kontrollsektoren geändert, Kreuzungspunkte verschoben, Verkehrsströme verlegt und zusätzliche Problemstellungen generiert. Ein allfälliger Missed Approach des letzten Anflugs im alten Konzept ist genauso zu berücksichtigen wie der Flugweg des letzten Starts im alten Konzept, der bereits in die Verkehrsströme des neuen Konzepts integriert werden muss. Präzise Absprachen und eine enge Zusammenarbeit sind während eines Wechsels notwendig. Um die Komplexität nicht unnötig zu erhöhen, nehmen wir während eines Wechsels bewusst ein wenig Tempo heraus. So kann es vorkommen, dass ein Flugzeug eine Piste nicht kreuzen darf, obwohl der Grund für die Piloten nicht ersichtlich ist.

Verstösse gegen das Betriebsreglement

«Verstösse gegen Vorschriften des Flugbetriebs werden nach den Bestimmungen des Luftfahrtrechts des Bundes geahndet.» So lautet die unmissverständliche Aussage im BR. Wie Peter Tilly in der letzten «Rundschau»-Ausgabe beschrieben hat, können Verstösse gegen im BR enthaltene Vorschriften über An- und Abflugverfahren mit Busse über 20 000 Franken bestraft werden. Wir tun also gut daran, den Flugbetrieb gemäss den Vorgaben laufen zu lassen. Abweichungen von den Standardkonzepten sind möglich, müssen aber gut begründet sein. Verstösse gegen das Betriebsreglement hingegen sind nicht



Konzept DVO34 am 3. Oktober 2012 um 08.36 Uhr Lokalzeit. Der weisse Pfeil bezeichnet die Landepiste, die beiden schwarzen Pfeile stehen für die Startpisten.

ratsam. Unser Spielraum ist heutzutage extrem eng. Wir balancieren zwischen oftmals politisch bedingten Vorgaben und dem auf Sicherheit und Effizienz ausgerichteten Alltag. Einerseits haben wir festgelegte Verfahren, auf der anderen Seite steht die Frage ihrer Anwendung. Sollten wir die Vorgaben nicht einhalten – auch aus guten Gründen und nur um wenige Minuten –, müssen wir nicht nur mit einem Verwaltungsstrafverfahren, sondern auch mit dem Ärger von Anwohnern und Politikern rechnen.

gaby.pluess@swissatca.org

«Erwarte nicht zu viel Feedback von den Lesern, sonst bist Du nachher nur enttäuscht!» So lautete die Warnung,

die ein ehemaliger Redaktionsleiter und mehrere Mitglieder des aktuellen «Rundschau»-Teams an meine Adresse gerichtet haben. Umso mehr freut es mich, dass sich trotz dieser düsteren Prognosen einige Leser nach Erscheinen meines ersten Beitrags bei mir gemeldet haben. Der von mir erhoffte Austausch mit dem Cockpit ist zwar sachte angelaufen, aber er ist angelaufen – wir bleiben dran.

Ebenso freut es mich, dass der nächste gemeinsame CRM-Kurs quasi vor der Tür steht. In den Jahren 2013 und 2014 werden wir wieder zwei gemeinsame Tage bestreiten dürfen. Ich bin sicher, dass diese zwei Tage erneut viel zum gegenseitigen Verständnis und einem regen Dialog zwischen Flugsicherung und Cockpit beitragen werden. ●

«Hoher Sicherheitsstandard im Interesse der Bevölkerung und der Politik»

Die Flugverkehrsleiter wünschen sich einen einfacheren und damit sichereren Betrieb am Flughafen Zürich. Vor allem die sich kreuzenden Flugwege in Flugplatznähe bedeuten einen grossen Koordinationsaufwand. Die Lotsen sind offen für technische und betriebliche Neuerungen, die mehr Sicherheit bringen.

Interview: Jürg Ledermann

In der Diskussion über die Entwicklung des Flughafens Zürich interessiert auch die Meinung der Akteure an der Front. Die «Rundschau» befragte den Leiter des Kontrollturms Zürich, Siegfried Ladenbauer. Zunächst geht es um betriebliche Anpassungen nach dem schweren Vorfall vom März 2011. Damals begannen zwei Maschinen auf den sich kreuzenden Pisten 16 und 28 gleichzeitig den Take-off.

«Rundschau»: Die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) hat das Kollisionswarngerät RIMCAS aufgrund verschiedener Aspekte bemängelt, unter anderem, weil nur rund 20 Prozent der ausgegebenen Warnungen echt waren. Wie arbeitet die Software heute?

Siegfried Ladenbauer: Wir sind laufend dabei, das System zu verbessern. Die Parametrisierung wurde angepasst, sodass RIMCAS heute zuverlässiger funktioniert. Zudem sollte mit einem Software-Update, das sich zurzeit in Entwicklung befindet, eine weitere Reduktion der Fehlalarme zu erzielen sein. Hardware-seitig wird im nächsten Jahr viel investiert, was zu einer markanten Verbesserung der Datenqualität führen sollte.

«RS»: Welche weiteren Massnahmen wurden von skyguide ergriffen, um die Sicherheitsmarge bezüglich Pistenkreuzungen zu erhöhen?

S.L.: Eine relativ kurzfristig umsetzbare Massnahme war die Besetzung eines zweiten Tower-Arbeitsplatzes in Spitzenzeiten. Der Fokus liegt hier auf der Reduktion der Arbeitsbelastung des einzelnen Flugverkehrsleiters, der sich dadurch besser auf die Kreuzungsoperation konzentrieren kann. Zudem haben wir komplexe Verfahren, wie Landungen auf Piste 16 zur Verkürzung

der Rollzeit, aufgehoben. Auf der technischen Ebene prüfen wir gemeinsam mit dem Flughafen die Möglichkeit zum Einsatz von Runway Status Lights (RWSL) oder elektronischen Hilfsmitteln, die den Flugverkehrsleiter in der sicheren Verkehrsführung unterstützen sollen. Mittel- bis langfristig streben wir aber eindeutig eine möglichst kreuzungsfreie Pistenoperation an. Dazu bedarf es aber einer entsprechenden Anpassung der Abflugrouten.

«RS»: Wie stehst Du zum Einsatz dieser Runway Status Lights?

S.L.: Runway Status Lights (RWSL) können einen Sicherheitsgewinn bringen, wenn das System zuverlässig funktioniert und nicht in Konkurrenz zu anderen Sicherheitsnetzen steht. Zudem bedarf es eines regulatorischen Standards, der die korrekte operationelle Anwendung durch die betroffenen Teilnehmer im System sicherstellt. Es gilt aber zu betonen, dass mit RWSL das Grundproblem der Pistenkreuzung nicht gelöst ist.



Siegfried Ladenbauer ist 39 Jahre alt und seit dem 1. August Head of Operations Tower/Approach Zürich. Der promovierte Politikwissenschaftler arbeitete zuvor in derselben Dienststelle als Flugverkehrsleiter und Instruktor. Ausserdem war er während fünf Jahren Präsident von Aerocontrol Switzerland, dem grössten schweizerischen Fluglotsenverband.



Der Blick auf den Flughafen Zürich aus rund 4000 Metern Höhe.

«RS»: Die Flughafen Zürich AG will neue Taxiways bauen, damit Flugzeuge den Pistenkopf 28 umrollen können. Die Piste 32 soll zu einer Hauptstartpiste ausgebaut und der Anflugverkehr auf die Piste 28 nur noch von Norden her auf die ILS geführt werden. Reicht das aus, um die grössten Gefahrenherde zu entschärfen?

S.L.: Mit diesen Massnahmen können gewisse Defizite, die dem heutigen Ostkonzept anhaften, behoben werden. Für uns ist vor allem die Entflechtung der Routenführung in der Luft von Bedeutung, da wir in diesem Bereich mit einer hohen Komplexität konfrontiert sind. Die Pistenverlängerung 28 würde einen homogenen Verkehrsfluss ermöglichen; wir müssten dann nicht mehr gleichzeitig mit jenen Flugzeugen Anflüge auf die Piste 34 durchführen, die aus operationellen Gründen nicht auf der Piste 28 landen können.

«RS»: Welche Massnahmen wären aus Sicht eines Flugverkehrsleiters in Zürich nötig, um die Komplexität zu verringern?

S.L.: Ganz allgemein stehen der kreuzungsfreie Betrieb und die Entflechtung der Flugrouten im Vordergrund. Letzteres gilt insbesondere für den Nahbereich des Flughafens, wo Abflug- und Durchstartverfahren heute ineinander verwoben sind, was starke betriebliche Einschränkungen und komplizierte Koordinationsabläufe nach sich zieht (GATO-Thematik). Ferner geht es darum, die Luftraumstruktur zu vereinfachen und die temporäre Nutzung der TMA durch die Leichtaviatik besser zu planen. Schliesslich würden möglichst wenige lärmbedingte Konzeptwechsel sowie gezielte Nutzungsbeschränkungen für die Kleinfliegerei am Flughafen während Verkehrsspitzen zur Komplexitätsreduktion

«Wir setzen uns unablässig dafür ein, das System Flughafen Zürich einfacher und sicherer zu gestalten.»

beitragen. Im Wesentlichen sind das auch die Massnahmen, die sich aus den umfassenden Sicherheitsanalysen des Flughafens und der skyguide ableiten.

«RS»: Die GATO-Problematik ist ja exemplarisch für die Komplexität am Flughafen Zürich. Auf amerikanischen Flughäfen herrschen teilweise andere Sitten. Dort ist der Normalbetrieb geregelt, und Ausnahmefälle - wie ein Go-around beispielsweise - werden von den Controllern situativ gelöst. Wären solche Betriebsverfahren auch in Zürich möglich?

S.L.: Obwohl die GATO-Verfahren äusserst aufwändig sind und die Komplexität erhöhen, so tragen sie dennoch zur Entschärfung des Konflikts zwischen Abflügen und Durchstarts bei. Der Fluglotse hat in dieser Situation einen geringen Handlungsspielraum (Stichwort: Minimum Vectoring Altitude) und sehr wenig Zeit, um richtig reagieren zu können. Die Verlagerung des Risikos auf den Tower-Lotsen, ohne eine systemische Lösung im Routendesign, ist für mich nicht akzeptabel.

«RS»: Beim schweren Vorfall vom März 2011 war der Flugverkehrsleiter auch mit der Koordination eines Vermessungsflugs beschäftigt. Von 2003 bis zum Dezember 2010 waren diese Flüge auch während der Nacht ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten erlaubt. Das Bundesgericht hob diese Regelung nach einer Beschwerde auf, worauf die Vermessungsflüge im normalen Tagesbetrieb abgewickelt werden mussten. Es scheint, dass der Flugbetrieb in Zürich mehr von Politikern und Juristen als von aviatischen Grundsätzen bestimmt wird. Wie kommst Du mit solchen Zwängen zurecht?

S.L.: Wir konnten erreichen, dass ein Grossteil dieser Vermessungsflüge wieder in der Nacht stattfindet. Obwohl selbstverständlich die Notwendigkeit besteht, einen Flughafen im Einklang mit der von Immissionen betroffenen Bevölkerung zu betreiben, sollte die Erkenntnis reifen, dass auch ein hoher Sicherheitsstandard im Interesse der Bevölkerung und der Politik ist. Dieses Verständnis zu verbreiten, ist eine wichtige Aufgabe aller für die Sicherheit am Flughafen Zürich verantwortlichen Organisationen.

«RS»: Ihr gebt täglich Euer Bestes, um mit diesen komplexen Auflagen in Zürich einen sicheren Flugbetrieb möglich zu machen. Trotzdem ereignet sich jährlich ein schwerer Vorfall. Morgen könnte es Dir passieren. Kannst Du gut schlafen?

S.L.: Ich schlafe gut, weil meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in diesem schwierigen Umfeld hervorragende Arbeit leisten und weil wir uns unablässig dafür einsetzen, das System Flughafen Zürich einfacher und sicherer zu gestalten. ●

Staatsvertrag: To be or not to be?

Der am 4. September 2012 von der Schweiz und Deutschland unterzeichnete Staatsvertrag ist ein weiterer Meilenstein im jahrelangen Kampf um das An- und Abflugregime von Zürich. Ob er aber tatsächlich ein Erfolg sein wird, wird sich erst noch zeigen.

Text: Thomas Hurter, Captain A320, Nationalrat

Die Schweiz hatte 2001 den damaligen Staatsvertrag abgelehnt, weil man der Ansicht war, dass Deutschland keine einseitigen Verfügungen (DVO) erlassen würde und man allenfalls juristisch erfolgreich gegen diese vorgehen könne. Mittlerweile ist die DVO immer noch in Kraft, und wir wurden eines Besseren belehrt.

Ende des letzten Jahres bestanden in Deutschland mit der «Stuttgarter Erklärung» Bestrebungen, die DVO weiter zu verschärfen und nur noch 80 000 Bewegungen zu tolerieren. Auf höchster Ebene wurde das Gespräch wieder aufgenommen, das im jetzt vorliegenden Staatsvertrag resultierte.

In letzter Zeit wurde viel und mehr als kritisch über diesen Vertrag diskutiert. Er sei ungerecht und bringe mehr Lärm, weil die Flugrouten in den Abendstunden nur über der Schweiz stattfänden. Man befürchtet ein Präjudiz für eine Flughafen-Expansion, und jede Interessengruppe ist der Meinung, am meisten darunter zu leiden.

All dieses Gejammer führt dazu, dass man vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sieht.

Wichtige Erkenntnisse

Dennoch lohnt es sich, den Vertrag einer unvoreingenommenen Prüfung zu unterziehen. Dabei ist zunächst zu beachten, dass die Luftfahrt und der Flughafen Zürich ein enormes Wirtschaftspotenzial aufweisen, dessen Zukunft nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden darf. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt sieht wie folgt aus:

- Wertschöpfung von 30 Milliarden Franken pro Jahr (CH).
- 180 000 direkte und indirekte Beschäftigte (CH).
- Rund 25 Millionen Passagiere in ZRH (ganze Schweiz 43 Millionen).
- Internationale Erreichbarkeit der Schweiz (Tourismus, internationale Firmen und Organisationen etc.).
- Ein Drittel des wertmässigen Güterexports aus der Schweiz geht per Flugzeug ins Ausland.
- Die Region rund um den Flughafen Zürich ist eine der grössten Wachstumsregionen.

Bei der bisherigen Diskussion um den Staatsvertrag sind wesentliche Punkte nicht beachtet worden:

- Die ersten und die letzten 10 bis 15 Kilometer der An- und Abflugwege finden schon heute über der Schweiz statt; dies ändert sich auch mit oder ohne Staatsvertrag nicht.
- Wir können nicht einerseits jahrelang den Deutschen weismachen, sie hätten keine Lärmproblematik in Süddeutschland, und andererseits den Standpunkt vertreten, die gleichen Flugbewegungen würden, sobald wir sie über die Schweiz führen müssen, übermässigen Lärm verursachen.
- Der Ausbau der Rollwege und Pisten erlaubt eine bessere Optimierung und Flexibilisierung.
- Die Lärmbelastung über 60 Dezibel hat in den letzten 20 Jahren beim Flughafen Zürich um zwei Drittel abge-

nommen, gleichzeitig ist die Bevölkerung in Flughafennähe um 85 Prozent gewachsen.

Vorteile bei einer Annahme des Staatsvertrags

Es sind vor allem drei Punkte zu verzeichnen, die es wert sind, das Glas als halbvoll statt halbleer zu betrachten.

- Da der Vertrag nicht vor dem 31. Dezember 2030 gekündigt werden kann, haben wir eine Investitions- und Planungssicherheit über mehrere Jahre.
- Es ist keine fixe Anzahl An- und Abflüge im Vertrag festgeschrieben. Wer über Lärm spricht, sollte nicht einfach nur Flugzeuge zählen, sondern Lärm messen. Somit werden Wirtschaft, Airlines und Flughafen gefordert, in moderne Flugzeuge und verbesserte An- und Abflugvarianten zu investieren.
- Die Massnahmen müssen spätestens bis zum 1. Januar 2020 umgesetzt werden; dies lässt Raum für den Einsatz neuer Technologien.

Es ist mir bewusst, dass der Preis für die Schweiz hoch ist, vor allem, was die ausgedehnten Sperrzeiten betrifft. Nach dem heutigem Kenntnisstand gibt es aber leider keine Alternative zum vorgesehenen Staatsvertrag. Eine Ablehnung birgt auch die Gefahr, dass Deutschland seine einseitige Verordnung für Überflüge erneut verschärfen könnte.

Nächste Schritte

Momentan ist der Deutsche Bundestag am Zug. Im Frühjahr 2013 wird sich der Nationalrat im Schweizer Parlament mit diesem Staatsvertrag befassen. Es ist vorzusehen, dass es zu einem Seilziehen zwischen den einzelnen Regionen kommen wird.

Im Moment beurteile ich die politische Diskussion in Deutschland als eher kritisch. Auch wenn Berlin und Bern sich einig wären (was leider auch nicht mehr so ganz sicher scheint), wird es stark darauf ankommen, welche Haltung Süddeutschland einnimmt. Denn wir dürfen nicht vergessen, dass die DVO vor allem auf Druck dieser Region eingeführt wurde. Es ist daher wichtig, dass Süddeutschland genügend Aufmerksamkeit geschenkt wird, und dies nicht nur auf Regierungsebene. Hier sind wir alle gefordert.

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass nicht verhehlt werden kann, dass die Schweiz mit dem Staatsvertrag einige «Kröten zu schlucken» hat. Immerhin bringt der Vertrag aber Rechtssicherheit, er dient dem Schutz der bereits getätigten oder künftigen Investitionen in den Flughafen Zürich und bietet Raum für eine Entwicklung. Es ist enorm wichtig, dass der Flughafen Zürich weiterhin eine wichtige internationale Drehscheibe bleibt und damit zum wirtschaftlichen Gedeihen unseres Landes aktiv beiträgt. Zu bedenken ist auch, dass alle umliegenden Kantone, aber auch der süddeutsche Raum auf einen gut funktionierenden Flughafen angewiesen sind und gleichermassen davon profitieren. •

Interview mit Verwaltungsratspräsident Bruno Gehrig

Die Airline-Branche befindet sich nicht nur während der Herbststürme in starkem Gegenwind. Weltweit schwinden die Erträge, und es herrscht ein erbitterter Preiskampf. Etablierte Fluggesellschaften verschwinden vom Markt oder machen mit Rekordverlusten Schlagzeilen. Die «Rundschau» hatte Gelegenheit, mit dem Swiss-Verwaltungsratspräsidenten Bruno Gehrig zu sprechen und ihn über ein paar aktuelle Themen zu befragen. Das Interview fand am 24. Oktober statt, drei Wochen bevor die Swiss das Genf-Projekt kommunizierte.

Interview: Peter Tilly

«Rundschau»: Verwaltungsräte stehen nicht unbedingt im Rampenlicht. Mitarbeiter kennen den CEO und sehen in ihm den höchsten Lenker der Unternehmung. Dabei gehört die Oberleitung der Gesellschaft laut Obligationenrecht in den Aufgabenbereich des Verwaltungsrats. Was sind genau Ihre Aufgaben innerhalb der Swiss?

Bruno Gehrig: Ich leite den Verwaltungsrat und stelle sicher, dass das Gremium gut informiert ist und dadurch kompetent entscheiden kann. Dazu kommt die Pflege politischer Kontakte im In- und Ausland. Das ist bei einem Unternehmen wie der Swiss eine wichtige Aufgabe, sie liegt mir, und ich mache dies auch gerne. Ich versuche auf der politischen Ebene meine Kraft einzusetzen, damit wir als Unternehmen möglichst gut funktionieren und uns entwickeln können. Zudem ist mir das interne Inspektorat unterstellt, und selbstverständlich stehen regelmässige Besuche in Frankfurt auf der Agenda, wo ich mich mit den Verantwortlichen des Lufthansa-Konzerns treffe.

«RS»: Mischen Sie sich ab und zu als Verwaltungsratspräsident auch ins Tagesgeschäft ein?

B.G.: Nein, das ist ja auch nicht meine Aufgabe. Selbstverständlich beobachte ich das Tagesgeschäft und pflege engen Kontakt zur Geschäftsleitung. Ich nehme Anteil, aber ich nehme keinen Einfluss.

«RS»: Die Swiss ist eine eigenständige Firma, die aber zu 100 Prozent der Lufthansa gehört. Welche Freiheiten hat der Verwaltungsrat der Swiss, strategische Entscheidungen zu treffen?

B.G.: Zwischen der Swiss und der Lufthansa gibt es keinen Beherrschungsvertrag. Wir werden nicht wie eine Abteilung des Konzerns geführt. Wir sind eigenständig und für das Führen dieser Unternehmung verantwortlich. Natürlich gibt es eine Koordination und Abstimmung mit dem Konzern. Es sollen ja schliesslich Synergien genutzt werden.

«RS»: Mit Christoph Franz sitzt der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa im Swiss-Verwaltungsrat. Ist das ein Fluch oder ein Segen?

B.G.: Das ist ein grosser Segen! Er kennt unsere Firma und hat sie mit aufgebaut, und er kann so auch die Situation einer 100-prozentig beteiligten Tochter inmitten

eines Grosskonzerns aus einer anderen Warte betrachten. Das ist sehr wichtig, umso mehr als viele Manager in der Airline-Branche und bei der Lufthansa – wie übrigens auch in anderen Firmen – nichts anderes kennen als ihre «eigene» Unternehmung.

«RS»: Laut Passage-Chef Carsten Spohr soll die Lufthansa ihre heute sechs Interkontinental-Flugzeugtypen auf deren vier reduzieren. Was hat diese Aussage für Konsequenzen auf die Langstreckenflotte der Swiss?

B.G.: Unsere Flotte ist ja bereits harmonisiert. Diese Aussage von Carsten Spohr hat für die Swiss darum nicht direkt etwas zu bedeuten. Die Swiss operiert selbständig, ist auf anderen Märkten und hat deshalb auch nicht zwingend die gleichen Bedürfnisse wie die Lufthansa. Natürlich ist es sinnvoll, dass die Spezifikationen innerhalb der Flugzeugfamilien konzernweit gleich sind. Das verbilligt den Unterhalt und verbessert die Verhandlungsposition gegenüber den Anbietern.

«RS»: Wird die A340 in absehbarer Zeit abgelöst, und falls ja, durch welches Flugzeug?

B.G.: Dieses Thema wird in der Geschäftsleitung beraten und ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht entschieden. Es gibt verschiedene Optionen.

«RS»: Intern wurde wiederholt die B-777 als möglicher Nachfolger genannt. Ist dieses Flugzeug noch im Rennen?

B.G.: Das ist sicher eine der Optionen, aber wie bereits gesagt, es ist noch nichts entschieden. Flugzeugbeschaffungen sind umfangreiche Investitionen, und da muss auch die Frage nach der Finanzierung mit der notwendigen Vorsicht angegangen werden – insbesondere im jetzigen schwierigen Umfeld.

«RS»: Die «Financial Times Deutschland» schreibt in ihrer Ausgabe vom 12. Oktober 2012, dass die Lufthansa mit der Teilauslagerung der Kurzstrecke einen letzten Versuch unternahme, diese profitabel zu machen. Die Wortwahl «letzter Versuch» klingt ziemlich ernst. Wie dramatisch steht es um die Rentabilität der Kurzstrecke?

B.G.: Ja, das klingt tatsächlich dramatisch, so war es wohl kaum gemeint. Christoph Franz wollte damit sagen, dass auf der Kurzstrecke dringend etwas verändert werden muss. Die Betonung auf der Dringlichkeit



Bruno Gehrig (66) ist seit Oktober 2010 Verwaltungsratspräsident bei Swiss International Air Lines. Vor seinem Eintritt bei der Swiss war Gehrig von 2003 bis 2009 als Verwaltungsratspräsident des Versicherungskonzerns Swiss Life Holding tätig. 2006 wurde ihm von der Universität Rochester die Ehrendoktorwürde (Honorary Doctorate of Laws) verliehen. Von 1996 bis 2003 amtierte Bruno Gehrig bei der Schweizerischen Nationalbank als Mitglied des Direktoriums, ab 2000 als dessen Vizepräsident. Von 1992 bis 1996 war Gehrig Inhaber einer Professur für Betriebswirtschaftslehre an der Universität St. Gallen und Direktor des Schweizerischen Instituts für Banken und Finanzen der Hochschule St. Gallen. Zur selben Zeit war er auch Mitglied der Eidgenössischen Bankenkommision. Von 1989 bis 1991 amtierte Gehrig als Geschäftsführer der Bank Cantrade. Gehrig arbeitete von 1981 bis 1989 bei der damaligen Schweizerischen Bankgesellschaft, zunächst als Chefökonom, danach als Leiter der Abteilung Börse und Wertschriftenverkauf Gesamtbank. Seinen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften erhielt Bruno Gehrig an der Universität Bern, wo er 1975 den PhD-Abschluss erhielt. Im Folgejahr absolvierte er ein Aufbaustudium an der University of Rochester in New York. Neben seiner Tätigkeit als Verwaltungsratspräsident der Swiss ist Bruno Gehrig unter anderem Vizepräsident des Verwaltungsrates von Roche Holding, wo er seit 2004 Mitglied des Verwaltungsrates ist. Des Weiteren ist er Mitglied des Stiftungsrates der Kartause Ittingen im Kanton Thurgau. Gehrig ist verheiratet und Vater dreier erwachsener Kinder.

steht hier im Vordergrund. In Europa haben wir aber tatsächlich ein Problem. Wir verdienen nichts, wir fliegen auf der Kurzstrecke Verluste ein. Damit wir gegen Billiganbieter existieren können, müssen wir unsere Kostenbasis weiter optimieren. Es müssen Wege und Mittel gefunden werden, dieses Ziel zu erreichen. Sonst schaffen wir unsere Ertragsvorgabe von acht Prozent EBIT-Marge nie – und glauben Sie mir, acht Prozent sind für ein Geschäft mit allerlei Risiken wirklich wenig.

«RS»: Warum braucht es acht Prozent EBIT-Marge?

B.G.: Einen Teil brauchen wir für unser Wachstum und für Erneuerungsinvestitionen, und der Rest ist die Entschädigung an den Aktionär, die Lufthansa, die einen Teil davon wieder in die Swiss reinvestiert.

«RS»: Der Entscheid, dass die Lufthansa die Kurzstreckenflotte mit Ausnahme der Flüge von und nach Frankfurt und München an die Germanwings auslagert, hat hohe Wellen geworfen und wird dies auch in naher Zukunft tun. Welche Folgen hat dieser Entscheid für die Swiss?

B.G.: Die Swiss bleibt eigenständig und wird weiterhin ihr eigenes Streckennetz betreiben, das auf den Hub Zürich ausgelegt ist.

«RS»: Die «Sonntagszeitung» vom 14. Oktober 2012 titelt in ihrem Wirtschaftsteil, dass die Swiss mit den Pilotenverbänden in Kontakt getreten ist, um nach

Lösungen zu suchen, wie die Kurzstrecke rentabler gemacht werden kann. Welche Lösung strebt die Geschäftsleitung der Swiss an?

B.G.: Das ist eine operative Frage, dazu möchte ich nicht viel sagen. Aber im Kurzstreckenbereich muss etwas passieren, und zwar unabhängig von der Lufthansa. Diese Kostensenkungen müssen mit einer hohen Dringlichkeit angegangen werden, sonst verschwinden wir in letzter Konsequenz als Hub-Carrier vom Markt.

Und da ist es ja grundsätzlich richtig, dass die Geschäftsleitung früh mit den Sozialpartnern Kontakt aufnimmt und sie in den Prozess integriert.

«RS»: Dass die Kurzstrecke nicht rentabel ist, hört man fast ununterbrochen. Doch ist dies nicht einfach eine Frage der Verteilung des Ticket-Erlöses?

B.G.: Natürlich könnte man den Verteilschlüssel ändern, aber allein damit würden wir als Swiss keinen Franken Mehreinnahmen verbuchen. Umverteilungen ohne Ertragsfolgen bringen nichts, die Transparenz in den Bereichen hingegen schon. Die Kurzstrecke ist unrentabel, das ist ein Fakt, und dies muss in Angriff genommen werden.

«RS»: Netzwerk-Carrier wie die Swiss werden nie die gleichen Kostenstrukturen im Kurzstreckenbereich erreichen wie die «Point-to-Point-Carrier» Ryanair oder easyJet. Die Kurzstreckenflotte eines Netzwerk-Carriers muss sich an den Flugplan der Langstrecke anpassen.

sen und kriegt so die Kostenstrukturen aufgebrummt. Reden wir da nicht von ungleichen Spiessen?

B.G.: Wenn man einen Hub bedient, bringt das höhere Komplexität mit sich, das schränkt den Spielraum ein, und das Produkt wird dadurch verteuert. Doch ohne diese Zubringerflüge würde unsere Interkontinentalflotte mit vielen leeren Sitzplätzen fliegen, was wir uns nicht leisten können.

«RS»: Dann kann man die Kostendifferenz zu den «Point-to-Point-Carriern» gar nie aufholen?

B.G.: Die gleichen Kostenstrukturen werden wir nie erreichen, aber wir können die Kosten noch um einiges senken und damit viel aufholen. Steigern wir den Ertrag und senken die Kosten im Europa-Verkehr! Dann wird die Gesamtrechnung der Swiss wesentlich besser ausfallen. Und das muss letztendlich das Ziel sein.

«RS»: Selbst wenn ich als Captain gratis arbeiten würde, könnte nicht viel eingespart werden. Wie will man die Kosten senken?

B.G.: Man will ja nicht einfach beim Personal sparen, sondern prüft Massnahmen beim Netzwerk, in der Beschaffung und vielen anderen Bereichen. Wir arbeiten auch an Massnahmen zur Steigerung der Erträge. Aber als Airliner hängen wir stark von exogenen Faktoren ab: Einen Drittel unserer Kosten macht der Kerosinpreis aus, und gegen diese Preissteigerungen können wir nichts ausrichten. Das muss uns beschäftigen.

«RS»: Die Flugzeuge der HELLO stehen am Boden. Laut CEO Robert Somers sind auch Fluggesellschaften an einer Übernahme der Basler Charterfirma interessiert. Bieten auch die Swiss oder Edelweiss mit?

B.G.: Nein, ganz sicher nicht. Ich glaube auch nicht, dass sich Legionen von Interessenten um die HELLO streiten. Wir sind in einem Markt mit Überkapazitäten und werden derzeit kaum weitere dazukaufen.

«RS»: Wie schätzen Sie die mittel- und langfristige Profitabilität der Swiss ein?

B.G.: Das ist die wohl schwierigste Frage. Auf der Erlösseite können wir noch etwas verändern, auf der Kostenseite müssen wir! Die Ertragsperspektiven sind und werden in diesem Geschäft aber nicht besser, als sie in der Vergangenheit waren. Insgesamt wurde in der Fliegerei weltweit gesehen in den letzten 50 Jahren nichts verdient, und das wird sich wohl auch in Zukunft kaum ändern.

«RS»: Das Sparprogramm «SCORE» ist in aller Munde. Handelt es sich dabei nur um einen Papiertiger, um die Märkte zu beruhigen, oder zeigen sich bereits erste Erfolge?

B.G.: Früher wäre ein solch umfangreiches Programm wohl zuerst in aller Stille intern eingeleitet worden, heute aber muss man bereits zum Projektstart kommunizieren. Das ist im Zeitalter der Transparenz notwendig. Aber man weckt damit augenblicklich Erwartungen, die dann nicht umgehend erfüllt werden können. Doch bei «SCORE» zeigen sich nun tatsächlich auch schon die ersten Erfolge. Es geht dabei ja um strukturelle, nach-

haltige Kostensenkungen und Ertragssteigerungen. Die Swiss hat den Auftrag erhalten, ein Volumen von rund 100 Millionen Franken zu definieren, das ab 2015 voll Wirkung zeigen soll. Wir haben bis zum heutigen Zeitpunkt bereits Potential in der Höhe von 115 Millionen Franken festgelegt. Es ist aber wichtig zu betonen, dass wir Verbesserungsmassnahmen auch ohne die Vorgabe der Lufthansa hätten durchführen müssen. Wir müssen im jetzigen wirtschaftlichen Umfeld sehr kritisch beurteilen, was noch sinnvoll ist und was nicht.

«RS»: In welchen Bereichen ist die Swiss gut, in welchen schlecht aufgestellt?

B.G.: Die Swiss ist sicherlich in Bezug auf ihre gute Reputation besonders gut aufgestellt. Dazu tragen auch die Piloten durch die gelebte und gebotene Sicherheit im Flugbetrieb wesentlich bei. Der gute Ruf der Swiss hängt aber insbesondere auch von der Leistung des Kabinenpersonals ab. Weiter verfügen wir über einen exzellenten Heimmarkt. Der Schweizer Markt ist sehr nachfrageintensiv. Dass sich der kommerzielle und der private Verkehr in Zürich konzentrieren, ist ein weiteres grosses Plus für die Swiss. Kostenseitig sind wir, verglichen mit der globalen Konkurrenz, insbesondere durch den hohen Franken und unseren teuren Standort im Nachteil. Die Airline-Branche ist keine innovationsintensive Industrie. Wir bringen die Leute von A nach B. Man kann dies ein bisschen schöner oder weniger schön machen, das ist aber ein vergleichsweise limitiertes Spielfeld. Andere Firmen, wie zum Beispiel Roche, können neue und innovative Produkte auf den Markt bringen – wir nicht. Wir werden weiterhin Fluggäste von A nach B bringen. Darum müssen wir uns auch direkt an der globalen Konkurrenz messen. Eine Abhebung durch Innovation ist in unserem Geschäft kaum möglich.

«RS»: Blättert man in alten Swissair-Bilanzen, fällt auf, dass sich Direktoren und CEOs über Jahrzehnte über die Währungsschwankungen und die damit verbundenen Verluste beschwerten. Ob die Leitwährungen gerade tief oder hoch bewertet waren, es wurde stets gemurmelt. Kaum einer in der Schweiz kennt den Finanzmarkt so gut wie Sie als ehemaliges Direktionsmitglied der Schweizerischen Nationalbank. Es fallen ja nicht nur Erträge in Euro oder Dollar an, sondern auch ein grosser Teil der Kosten. Neutralisieren sich damit die Währungsschwankungen nicht?

B.G.: In Euro fallen wesentlich mehr Erträge als Kosten an. Ich wünschte mir für die Swiss also einen möglichst hohen Euro und einen möglichst tiefen US-Dollar. Unsere Kostenbasis ist auch darum so hoch, weil ein Grossteil der Rechnungen in US-Dollar und Franken ins Haus flattern. Wäre der Dollar bei 70 Rappen und der Euro bei 1,70 Franken bewertet, hätten wir auf einen Schlag einen Grossteil der Probleme vom Tisch. Doch dies ist leider nicht der Fall. Es gibt in der Schweiz ja bereits Exporteure, die ihre Mitarbeiter in Euro bezahlen. Das praktizieren wir in der Swiss nicht, und das ist auch richtig so.

«RS»: Der Kampf um volle Flugzeuge nimmt paradoxe Formen an. Es werden Umwege über Mailand in



gleich zu Zürich eher ein Point-to-Point-Airport, und da müssen wir neue Wege finden. Man kann einen Point-to-Point-Airport nicht mit reiner Hub-Strategie betreiben. Die Geschäftsleitung hat sich dieses Problems angenommen und erarbeitet Vorschläge. Grundsätzlich ist Genf für uns sehr wichtig. Die Region «Léman» ist ein bedeutender Markt, und dort müssen wir uns besser positionieren.

«RS»: Kann eine Hub-Airline, wie sie die Swiss ist, keinen Point-to-Point-Airport wie Genf bedienen?

B.G.: Natürlich, das hat nichts mit uns als Airline zu tun. Aber in Genf gelten andere Regeln als für den Hub Zürich. Die Geschäftsleitung ist, wie gesagt, dabei, ein Konzept zu erstellen. Aber das sind operationelle Themen, bei deren Beratung ich nicht involviert bin.

«RS»: Was halten Sie von der AEROPERS?

B.G.: Es ist sehr wichtig, dass wir gute Beziehungen zu den Sozialpartnern pflegen. Die gute Arbeitsmarktkultur ist einer der wichtigen Gründe, dass wir in der Schweiz eine so tiefe Arbeitslosigkeit haben und so erfolgreich sind. Ich

bin sehr interessiert an einer guten Beziehung zu der AEROPERS, und ich beurteile die Zusammenarbeit auch als gut.

«RS»: Was stört Sie an der Zusammenarbeit mit der AEROPERS?

B.G.: Mich stört nichts an der AEROPERS. Der Berufsverband der Piloten vertritt seine Interessen, das ist seine Aufgabe, und das ist auch legitim. Andererseits verlange ich auch Verständnis dafür, dass die Geschäftsleitung auch andere Interessen als die der Piloten zu vertreten hat. Sie muss das gesamte Unternehmen im Auge haben.

«RS»: Piloten in Major-Airlines verbringen in der

Regel ihr gesamtes Berufsleben in der gleichen Firma. Sie sehen CEOs kommen und gehen und nehmen im Zweijahresrhythmus Kenntnis von Sparprogrammen mit fantasievollen Namen. Piloten haben durch ihre langjährige Zugehörigkeit zu der Firma auch einen anderen, meist weitsichtigeren und nicht selten auch trägeren Blick auf die Geschehnisse innerhalb der Firma. Nehmen Sie als Verwaltungsratspräsident kritische Inputs von dieser Berufsgruppe wahr oder empfinden Sie diese als störend?

B.G.: Absolut nicht, Inputs sind nie störend. Aber Piloten sollten auch die Realitäten des Pricings, des Netzwerks und der äusserst schwierigen Rahmenbedingungen sehen. Es geht nicht an, dass man nur für die Piloten das Maximum herausholt. Doch wenn ich die «Rundschau» lese, sehe ich, dass Piloten dieses unternehmerische Verständnis zeigen.

Kauf genommen, statt direkt zu fliegen. Gerade in der Businessklasse kann dies schon einmal den Ticketpreis halbieren. Warum macht die Swiss bei diesen Spielchen mit?

B.G.: Zu diesem Thema erhalte ich persönlich tatsächlich auch die meisten Reklamationen. Und da muss ich den Kritikern grundsätzlich Recht geben. Aus Sicht des Schweizer Passagiers ist das eine unanständige Situation. Aber wir kommen gar nicht darum herum. Denn will die Swiss im Markt Mailand präsent sein, bestehen und Tickets verkaufen, müssen wir marktgerechte Preise anbieten, und die marktgerechten Preise sind in Mailand nun einmal tiefer als in der Schweiz. Das Pricing muss strikt nach den einzelnen Marktsegmenten gestaltet werden. Würden wir einheitliche Preise verlangen, wären wir schnell weg vom Fenster. Ursache für diese Situation, die in Mailand zugegebenermassen extrem ist, ist der enorme Konkurrenzdruck, etwa durch die Airlines aus den Golfstaaten.

«RS»: Die «Bilanz» schreibt in ihrer Ausgabe von Mitte Oktober, dass die Swiss an einer Strategie für das Drehkreuz Genf arbeite. Dabei werde laut «Bilanz» auch «der Einsatz der teuren Swiss-Langstrecken-Piloten» [sic!] in Frage gestellt. Gibt es eine heimliche Strategie für das Drehkreuz Genf, und wenn ja, wie sieht die aus?

B.G.: Ja, wir müssen unsere Position in Genf gegenüber easyJet tatsächlich stärken, sonst sind wir am Ende nicht mehr konkurrenzfähig. Genf ist im Ver-

«Die Swiss operiert selbständig, ist auf anderen Märkten und hat deshalb auch nicht zwingend die gleichen Bedürfnisse wie die Lufthansa.»

«RS»: Sie kommen vom Billiarden-Business der Bankenwelt und sind im Rappengeschäft Luftfahrt gelandet. Ist dies ein beruflicher Abstieg?

B.G.: Nein, im Gegenteil, für mich ist dies eine berufliche Herausforderung. Ich schätze das ausgezeichnete Betriebsklima in der Swiss, die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Interessengruppen und die politischen Vernetzungen. Das bereitet mir eine riesige Freude! Als ich bei der Swiss das Amt des Verwaltungsratspräsidenten angenommen habe, bin ich aus der UBS ausgetreten und habe mein Büro an die Obstgartenstrasse verlegt. Das zeigt meine Wertung der neuen Rolle. Mir gefällt es sehr gut hier.

«RS»: Die verschärften europäischen FDRs der EASA (European Aviation Safety Agency) gefährden die Sicherheit und die Gesundheit der Piloten. Dies ist durch wissenschaftliche Studien belegt. Die Arbeitszeitmodelle der Lufthansa und der Swiss sind weniger streng, und das ist auch gut so. Doch es wird der Moment kommen, wo unsere FDRs zum Wettbewerbsnachteil werden, und damit wird der Druck nach verschärften Arbeitszeitmodellen steigen. Warum haben sich die Lufthansa und die Swiss nicht gegen die EASA-Vorschriften gewehrt?

B.G.: Ich habe von den verschärften Flugdienstzeiten auf europäischer Ebene in der «Rundschau» gelesen und war in diesen Prozess zu keinem Zeitpunkt involviert. In der Swiss sind die Arbeitszeiten mit den Piloten im GAV geregelt. Die maximal möglichen Arbeitszeiten nach geltenden Swiss-FDRs sind wesentlich kürzer als diejenigen, die nach neuem Gesetz möglich wären. Wir werden

uns an die geltenden Verträge halten, die ja schliesslich von den Piloten als Sozialpartner abgesegnet wurden.

«RS»: Sie haben nicht oft die Gelegenheit, so viele Piloten auf einmal zu erreichen. Was wollten Sie uns schon lange sagen?

B.G.: Ich möchte Euch in erster Linie für das danken, was Ihr jeden Tag leistet. Ich bin schon immer mit Swissair und Swiss geflogen und betrachte sie wie die meisten Schweizer als «meine» Airline. Die Swiss-Piloten bieten nicht nur einen sicheren Service, sie sind auch freundliche Menschen, die den Kontakt zum Kunden pflegen. Das ist mir wichtig. Ich schätze es sehr, wenn sich ein Pilot während des Boardings persönlich zeigt. Denn es ist für mich gut zu wissen, wem ich mein Wohl in den nächsten Stunden anvertraue. Ich möchte mich auch bedanken

für die Professionalität und die hohe Kompetenz, mit der die Piloten ihren Job ausüben. Auf der anderen

«Die Swiss ist sicherlich in Bezug auf ihre gute Reputation besonders gut aufgestellt. Dazu tragen auch die Piloten durch die gelebte und gebotene Sicherheit im Flugbetrieb wesentlich bei.»

Seite möchte ich Euch sagen, dass wir den Dreh in dieser schwierigen wirtschaftlichen Situation finden müssen. Damit wir die Zukunft meistern können, müssen auch die Piloten ihren Beitrag leisten. Wir befinden uns in einer strukturellen Verschiebung, die wir hoffentlich erfolgreich meistern. Weiter wünsche und verlange ich von den Piloten ein starkes politisches Engagement für den Flughafen Zürich und eine gute Infrastruktur. Wir brauchen in diesen schwierigen Schlachten die Unterstützung aller. Engagiert Euch, exponiert Euch, meldet Euch zu Wort!

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch. •



**38TH PILOTSKI
SCHLADMING
AUSTRIA**

INTERNATIONAL PILOT'S SKI GET TOGETHER
SUPPORTED BY VCOCKPIT

March 10th till March 17th 2013, Schladming (Austria)

Great Location, Great Skiing, Great Party
On our homepage www.pilotski2013.com
you will find all information and the registration form.

Goodbye Adopt, hello Polaris. Goodbye Joker, hello Interbids. Goodbye Hello. Hello again?

Es ist immer schwer, sich von alten, lieb gewonnenen Gewohnheiten verabschieden zu müssen, aber im Fall des Jokerwunsches fällt es einem leicht. Vorbei sind die Zeiten, wo man, blind dem Götzendienst der Punktesammlerei huldigend, nichts anderes im Sinn hatte, als 36 Jokerpunkte anzuhäufen, um in der unerbittlichen Hackordnung des Flugverteilungssystems mit dem Punktemaximum dazustehen und folglich eine möglichst schöne, lange Rotation jokern zu können, die auch noch möglichst schöne, lange Freizeit generierte. Nur: die Auswahl an attraktiven Destinationen war riesig, und weil die Auswahl im Leben eh viel zu gross ist und man jeweils schon am Morgen nicht recht weiss, welches Hemd man anziehen soll (Vorteil: Uniform!), dann beim Grossverteiler ratlos vor dem Kühlgestell mit den berühmten 27 Joghurtsorten steht (Vorteil: Crew-Schublade!) und abends beim Chinesen auch noch aus einer zwölfseitigen Menükarte auswählen muss, so sass man jeweils zusätzlich am 25. so gegen Mitternacht nervös rechnend vor dem Computerschirm und überlegte, ob man jetzt nach Bangkok wolle oder doch lieber in den Westen oder vielleicht die Punkte sparen für eine potenzielle Woche Malediven oder ein wichtiges Datum im nächsten April; es war ein einziger Stress mit diesen 36 Jokerpunkten, eine grosse Lotterie mit zu vielen Unbekannten, eine einzige Überforderung. Wie gross war deshalb die Erlösung bei der kürzlich erfolgten Ankündigung, dass bald ein neues Planungssystem komme, dass der einengende Jokerwunsch abgeschafft und durch eine Methode namens Fair share ersetzt werde, welche wiederum nach dem Prinzip der gerechten Verteilung funktioniere; das heisst: wenigstens für alle gleich schlecht.

Solcherart von der engen Fessel des Jokerwunsches entbunden, freut man sich jetzt umso mehr, am 23. des Monats, oder halt auch etwas später, das grosszügige neue Portal von Interbitz zu betreten, um mit einiger Spannung den Einsatz für den Folgemonat abzurufen, welcher jetzt zu Beginn der Systemumstellung natürlich noch nicht ganz den eigenen Wünschen entsprechen mag, vielleicht sogar dazu diametral verschieden ist, man soll hier aber Gelassenheit walten lassen (sog. «Eis im Bauch», refer to LPC ⇒ PFL ⇒ FPL ⇒ LPF ⇒ FLP ⇒ PLF ⇒ LFP ⇒ ICE ⇒ Winterops), sich Überraschungen gegenüber grosszügig zeigen und dem neuen Optimizer Zeit lassen, um sich an uns und unsere Bedürfnisse zu gewöhnen. Solche intelligenten Systeme lernen in der Regel rasch und sollten spätestens nach vier bis fünf Jahren brauchbare Resultate hervorbringen. Und sowieso: seit aus neuesten Forschungssymposien (wie z.B. den Captains Days auf dem Rigi) durchgesickert ist, dass so etwas wie der «freie Wille» nur eine neurologische Selbsttäuschung ist und die Wahlfreiheit lediglich eine im Grosshirn elektrochemisch generierte Illusion, seither ist mir diese angebliche, von meinem eigenen Hirnklappen



vorgegaukelte Einsatzsteuerung wirklich so etwas von schnurzeagal.

Fair share hingegen hat Zukunft. Falls sich dieses Motto für eine bessere, gerechtere Welt in unserem Planungswesen bewähren sollte, so dürfte einer weiteren Verbreitung dieses Prinzips nichts mehr im Wege stehen und mit SCORE zusammen vielleicht auch mal im Salärbereich zum Zuge kommen. Wo Fair share hingegen bereits heute erfolgreich angewendet wird, ist im kostenintensiven

Bereich der Crewhotels. Hier wurde als Normwert das jetzige Hotel in Newark definiert, und von dessen Standard ausgehend, werden in Zukunft weltweit Jugendherbergen und Lowbudget-Absteigen assessiert, welche jenem Basiswert möglichst fairsharemäsig entsprechen, oder ihn noch unterbieten. In New York ist man bereits fündig geworden, und in Genf wird es demnächst für unsere KollegenInnen noch härter: Dort müssen sie nämlich künftig daheim (!) übernachten, weil eine eigene Crew-Basis mit eigenen Flugis und eigenen Crew-Members geschaffen werden soll («Centre Calvin»). Zum Ausgleich dürfen sie aber, wenn sie mal von Genf nach New York fliegen müssen, dorten im eleganten Rockefeller residieren, während die Zürcher Kollegen im Milford Dormitory zu nächtigen haben. Das tönt jetzt ein bisschen nach Zweiklassengesellschaft, ist aber bei näherer Betrachtung ein gelungenes Beispiel ausgleichender Gerechtigkeit, Fair share eben, weil unsere welsche Camerades es wohl zu Hause nicht gar so schön haben. Und das im selben Bulletin erwähnte zusätzliche massive Sparpotenzial beim Displacement (sFr 3.-/Stunde) ist ja weissgott ein überzeugendes Argument!

Man darf sich nun also den 25. im Kalender getrost streichen und den Abend geniessen ohne diese lästigen Jokerphantasien. Hier als kurzer Reminder, was datumsmässig aber immer noch gilt: Voreinsatz am 10., Monatseinsatz zirka am 24. (Weihnachten ebenfalls, und wie war das jetzt genau mit der nie so ganz begriffenen Black Period?), Ferieneingabe bis 31. August für Ferien im übernächsten Jahr, die man dann doch nicht kriegt oder halt irgendwann sonst. Des Weiteren: Einchecken 1:30 h vor dem Flug (oder waren es 1:15 h?), kein Alkohol 8 h vorher, keine Schlaftabletten 9 h vorher, keine Tauchgänge 24 h vorher und kein Blutspenden 48 h vorher (Samenspende ist im OM A nicht ausdrücklich erwähnt, liegt aber wohl irgendwo dazwischen). Ein tauchender Pilot also, der Blut spendet und eine Schlaftablette nimmt, sollte sein letztes Bier spätestens 89 Stunden vor Arbeitsbeginn ausgetrunken haben. Genau deshalb braucht auch ein Pilot ab und zu Ferien, obwohl er ja sonst ein recht entspanntes Dasein fristet.

pk2@bluemail.ch

P.S.: In grosser Vorfreude auf ein weiteres Küchenutensil aus Harrys Haushaltsladen wünsche ich allseits ein beschauliches Fest.

«Die Zielrendite beträgt 3,75 Prozent»

Die Wirtschaftswelt ist seit einiger Zeit in Aufruhr. In turbulenten Zeiten gab es vor einem Jahr einen arbeitnehmerseitigen Wechsel auf der Steuerbrücke unserer Pensionskasse SWIC II. Was in einem Jahr passiert ist und wo Probleme und Herausforderungen bestehen, erklären die Arbeitnehmervetreter des Stiftungsrats in einem Interview.

Interview: Tobias Mattle

«**Rundschau**»: Ein Jahr seid Ihr nun als Stiftungsrat im Amt. Wie habt Ihr Euch eingelebt?

Walter Vogler: Ich denke, die Eingewöhnungsphase ist vorüber. Wir sind ja nur von der Arbeitnehmerseite neu in den Stiftungsrat gekommen und konnten anfänglich viel von der Erfahrung der Geschäftsleitung und der anderen Stiftungsräte profitieren.

Felix Hail: Anfänglich war es natürlich schon ein Wurf ins kalte Wasser. Es hat eine kurze Übergabe der Geschäfte von den ehemaligen Stiftungsräten stattgefunden. Aber wir sind auch nach einem Jahr da und dort noch immer am Entdecken, und neue Fragen kommen immer wieder auf.

«**RS**»: Wie oft trifft Ihr Euch im Jahr zur Stiftungsrats-sitzung?

John-Rudolf Meier: Als Stiftungsrat haben wir vier Stiftungsrats-sitzungen im Jahr. Zudem treffen wir uns in der Anlagekommission nochmals zu rund acht Sitzungen. Somit haben wir also einen Sitzungsrhythmus von einem Treffen pro Monat.

«**RS**»: Wo liegt der Unterschied zwischen einer Stiftungsrats-sitzung und einer Anlagekommissionssitzung?

J.-R.M.: Im Stiftungsrat geht es um die langfristige Ausrichtung der Pensionskasse und um grundsätzliche Themen und Geschäfte, die die Aufgabe der Sicherung und Durchführung der Altersvorsorge für die Destinatäre betreffen. Unser Stiftungsrat besteht aus sechs Mitgliedern – je drei Arbeitgeber- und Arbeitnehmervetretern. Die Anlagekommission, die sich ebenfalls paritätisch aus vier Mitgliedern des Stiftungsrates zusammensetzt, ist verantwortlich für die Umsetzung der Anlagestrategie des Stiftungsrats. Ein praktisches Beispiel dazu: Der Stiftungsrat beschliesst, ob man in eine Anlagekategorie – z.B. Aktien Europa – investieren soll. An der Anlagekommission ist es nun, die entsprechenden Anlageprodukte für Aktien Europa zu evaluieren, um ein Produkt für die Umsetzung der Anlagestrategie auszuwählen.

Der Stiftungsrat der Vorsorgestiftung des Cockpit-personals II setzt sich aus drei Arbeitnehmervetretern und drei Arbeitgebervertretern zusammen. Die Swiss stellt als Stiftungsratsmitglieder Jörg Mnich, Head of Procurement, Patrick Heiz, Head of Corporate Development, und Christoph Casparis, Head of Legal Department. Die Arbeitnehmerseite ist vertreten durch die Stiftungsratsmitglieder **Felix Hail**, Captain Airbus 330/340, **Walter Vogler**, Captain Airbus 330/340, und **John-Rudolf Meier**, First Officer Airbus 330/340.

F.H.: Der Stiftungsrat setzt die Leitplanken im Sinne der Festlegung der Anlagestrategie, und die Anlagekommission entscheidet innerhalb dieser Leitplanken, wie die Pensionskasse ihr Geld investieren soll. Die Anlagekommission macht auch das Finetuning der Strategie, um bei Veränderungen die Anlagen in ihren vorgegebenen Bandbreiten zu halten.

«**RS**»: Wie läuft die Zusammenarbeit mit den Stiftungsräten der Arbeitgeberseite?

F.H.: Grundsätzlich sehr gut. Wir bemerken natürlich, dass der Stellenwert für uns ein anderer ist als für die Arbeitgeberseite. Zum einen sind die Stiftungsräte der Arbeitgeberseite alle auf Management-Level bei der Swiss aktiv und dementsprechend viel beschäftigt, aber auch erfahren. Zum anderen geht es bei der Pensionskasse ja um die Vorsorge der Piloten. Und da es eben um unser Geld geht, hinterfragen wir gewisse Entscheidungen mehr, als es die Arbeitgeberseite tut. Weil wir direkt betroffen sind, haben wir somit auch mehr Veranlassung, auf die aktive Ausgestaltung der Kasse hinzuwirken.

«**RS**»: Gibt es bereits Neuerungen, die Ihr eingeführt habt oder in Kürze einführen werdet?

W.V.: Ja, verschiedene sanfte Neuerungen wurden schon eingeführt: So haben wir das Investmentcontrolling neu organisiert, die Anlagestrategie wurde überarbeitet und auf etwas weniger Risiko ausgerichtet. Auch werden wir im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Intranets von der Swiss sicher eine stärkere Präsenz auf der Website erhalten. Wir sind dort aktuell kaum oder etwas schmalbrüstig unterwegs und sind uns bewusst, dass die zur Verfügung gestellten Informationen nicht ausreichend sind.

J.-R.M.: Die Pensionskasse ist ja langfristig ausgerichtet. Solange das gut läuft, gibt es keinen Grund, dass alles auf den Kopf gestellt werden muss. Mit der Pension Fund Services (PFS) haben wir eine sehr kompetente Geschäftsleitung. Im Weiteren haben wir den Pensionskassen-Experten und die Revisionsstelle für ein weiteres Jahr bestätigt. Und im Namensauftritt der Pensionskasse versuchen wir, bei den Destinatären durch vermehrte Verwendung der Abkürzung SWIC II (anstatt des langen Namens der Kasse) etwas mehr Identifikation mit der Kasse zu erreichen.

«**RS**»: Gibt es im Stiftungsrat eine Aufgabenteilung, oder wird alles im Gremium besprochen und entschieden?

F.H.: Wir arbeiten als klassische Kollegialbehörde und sind entsprechend wenig hierarchisch oder funktional organisiert. Wir entscheiden und besprechen alles im Stiftungsrat beziehungsweise in der Anlagekommission und entscheiden allenfalls aufgrund des Geschäfts und

der Situation über die Zuordnung an eine Person. Natürlich kristallisiert sich schnell heraus, wer bei gewissen Themen etwas mehr Fachwissen hat und dieses auch einbringt, aber entschieden wird immer gemeinsam.

«RS»: Wie ist die SWIC II finanziell aufgestellt?

W.V.: Vor Kurzem haben wir in der Quartalsinformation die finanzielle Lage detailliert dargestellt. Zur Erinnerung: Bis Ende September 2012 erzielten die Anlagen eine Performance von 7,3 Prozent, und der Deckungsgrad konnte auf 110,4 Prozent erhöht werden.

F.H.: Dies stellt allerdings nur eine punktuelle Betrachtungsweise dar. Diese Werte sind im Zeitablauf immer mit Schwankungen verbunden. Auch gibt es bei uns immer noch mehr Aktive, die in die Kasse einzahlen, und erst wenige Rentner, für die die Kasse die Renten zahlt: Das heisst, das Vermögen der Kasse wächst immer noch. Wenn wir die finanzielle Lage der Kasse so gesamthaft betrachten, sehen wir, dass die Kasse auf einem soliden und gesunden Fundament steht.

«RS»: Trotzdem wird besonders in den Medien immer der Deckungsgrad als wichtige Kenngrösse dargestellt.

W.V.: Der Deckungsgrad ist eine im Gesetz umschriebene Masszahl: Nach Art. 65 BVG müssen die Vorsorgeeinrichtungen mit ihrem Vermögen jederzeit Sicherheit dafür bieten, dass sie die übernommenen Verpflichtungen erfüllen können. Der Deckungsgrad sagt im weitesten Sinne etwas über die Risikofähigkeit einer Pensionskasse aus. Mit einem erhöhten Deckungsgrad hat die Pensionskasse mehr Spielraum bei den Investitionen. Zeigt der Deckungsgrad eine Unterdeckung an, wird die Anlagestrategie bereits eingeschränkt. Ausschlaggebend für die Beurteilung, wie bedeutend die Unterdeckung ist, ist nicht der Deckungsgrad in absoluten Zahlen, sondern dessen tendenzielle Entwicklung. In jedem Fall ist der Aufsicht die Unterdeckung anzuzeigen. Unter diesem Wert darf nur noch in sehr risikoarme Anlagen investiert werden, was natürlich auch die Renditechancen deutlich verkleinert.

J.-R.M.: Eine Pensionskasse mit einem Deckungsgrad unter 100 Prozent, also in Unterdeckung, bewegt sich dann aviatisch gesehen sozusagen auf der falschen Seite der Lift/Drage-Kurve. Denn durch risikoärmere Investitionen wird es sehr schwierig sein, den Deckungsgrad wieder auf die vom Gesetz geforderte Höhe anzuheben.

«RS»: Welche Herausforderung ist aktuell am schwierigsten zu meistern?

F.H.: Da gibt es mehrere. Zum einen ist es sicher die Finanzierung beim heutigen tiefen Zinsniveau. Aktuell ist es schwierig, ohne vernünftige Handhabung des Risikos, die erforderliche Rendite zu erwirtschaften und dadurch die Verzinsung des Anlagekapitals für die Aktiven und die Rentner zu gewährleisten. Im Weiteren – und mit dem ersten verbunden – stellt die Festlegung des technischen Zinssatzes für die Passivseite (die Verpflichtungen) der Bilanz eine weitere grosse Herausforderung dar (wie unten noch ausgeführt wird). Und viel Aufmerksamkeit erfordert auch die Umsetzung der Vorschriften der Strukturreform nach BVV 2.

«RS»: Du sprichst dabei die Verzinsung des Kapitals an, das als Vorsorgekapital für die gesprochenen Renten bereitgestellt wird?

F.H.: Genau. Dem Versicherten wird bei Eintritt in die Pension eine feste Rente zugesprochen. Das vom Destinatär angesparte Alterskapital muss sodann von der Kasse so bewirtschaftet werden, dass es über die Lebensdauer des Rentners die Rente auszurichten vermag. Dabei stellt der technische Zinssatz jene Grösse dar, mit der diese zukünftigen Renten auf einen bestimmten Stichtag hin berechnet werden. Je höher der technische Zins, desto höher sind die Renten.

«RS»: Welche speziellen Anforderungen ergeben sich mit dem technischen Zinssatz für die Kasse?

J.-R.M.: Dieser technische Zinssatz ist für die Renten «bindend», da diese – nachdem die Renten einmal gesprochen sind – nicht mehr gekürzt werden können. Gleichzeitig strebt das Gesetz die Gleichbehandlung der aktiven Versicherten und der Rentner an. Als Folge davon kann man sagen: Das Alterskapital derjenigen, die noch einzahlen, sollte gleich verzinst werden wie das Alterskapital der Rentner. Aktuell beträgt der technische Zinssatz 3,25 Prozent. So gesehen streben wir an, auch das Sparkapital der Aktiven mit 3,25 Prozent zu verzinsen. Wenn wir auf diesen Zinssatz von 3,25 Prozent noch die Kosten für die Geschäftsführung und



Für eine ideale Vorbereitung auf die Rente lohnt sich ein Gespräch mit den Experten der PFS.

die Vermögensverwaltung sowie die Absicherung des Langlebigkeits-Risikos draufschiessen, erhalten wir jene Zielrendite, die unsere Kasse im Gleichgewicht halten würde. Diese Zielgrösse liegt momentan bei 3,75 Prozent. Unsere Anlagestrategie ist momentan aber auf eine vierprozentige Zielrendite ausgelegt, damit wir den Deckungsgrad weiter erhöhen können.

«RS»: Wann muss der technische Zinssatz angepasst werden?

F.H.: Nun, wenn wir das Gleichgewicht und die Stabilität von SWIC II auf die Dauer nicht erarbeiten könnten, müssten wir über eine Anpassung des technischen Zinssatzes nachdenken. Man muss aber sehen, dass der technische Zinssatz durch viele Faktoren beeinflusst wird: von der erzielbaren Rendite, vom Deckungsgrad, wie sich das Verhältnis Aktive/Rentner verändert, von der Entwicklung der Lebenserwartung usw. Es ist in Zukunft wohl eher mit einem kleineren technischen Zinssatz zu rechnen; wann und ob das so kommen wird, ist noch offen.

«RS»: Wer den Pensionskassenausweis studiert, stösst jedoch auf eine Verzinsung von zwei Prozent. Warum gibt es diesen Unterschied?

W.V.: Der Mindestzins von zwei Prozent wird auf dem obligatorischen Teil des individuellen Beitragskontos (etwa 13 Prozent des IBK, Anm. d. R.) angewandt. Der Zins auf dem überobligatorischen Teil des IBK richtet sich aber nach der effektiv erzielten Jahresrendite und war letztes Jahr auch zwei Prozent. Der vom Bundesrat festgelegte Mindestzinssatz hat sich in den letzten zehn Jahren nur in eine Richtung bewegt, nämlich von 3,25 Prozent im Jahr 2003 auf 1,5 Prozent im Jahr 2012. Kurz noch ein paar Worte zum Versicherungsausweis: Es ist vorgesehen, dem nächsten Versicherungsausweis einen Kommentar beizulegen, der die Mechanik und Bedeutung der auf dem Vorsorgeausweis stehenden Grössen erklären soll.

«RS»: Gleichzeitig wäre unsere Vorsorgestiftung aufgrund des technischen Zinssatzes aber angehalten, das Altersguthaben aufgrund der Gleichbehandlung zwischen den aktiven und den passiven Versicherten mit 3,25 Prozent zu verzinsen.

F.H.: Das ist von der Idee her als Zielvorstellung richtig, kann und wird aber vom Gesetz nicht in dieser absoluten Form gefordert. Das angestrebte qualitative Ziel ist die Gleichbehandlung von Aktiven und Rentnern. Man muss aber sehen, dass diese Verzinsung natürlich von der Pensionskasse nicht jedes Jahr garantiert werden kann. Die Verzinsung hängt vom Erfolg bei der Anlage des Vermögens ab, und nur die Verzinsung des obligatorischen Teils des Altersguthabens zum vom Bundesrat festgelegten Mindestsatz stellt eine für die Pensionskasse quantitativ zwingende Verpflichtung dar.

«RS»: Wie gross ist die Bedrohung durch die Euro-Krise?

J.-R.M.: Die wegen der Euro-Krise fehlende Wirtschaftsdynamik und die damit verbundenen tiefen Zin-

sen sind natürlich auch für uns ein Problem. Die Euro-Krise ist für uns aber nicht die grösste Herausforderung. Wir sind langfristig ausgerichtet und spekulieren nicht mit Währungen. Wir sichern die meisten unserer Fremdwährungs-Geschäfte über Hedging ab. Das schmälert zwar unsere Renditechancen ein wenig, aber entlastet uns von grossen Kursschwankungs-Risiken. Wir machen beispielsweise auch kein Daytrading. Sprich, wir kaufen nicht kurzfristig Aktien in grossen Mengen, um einige Tage später diese schon wieder zu verkaufen. Unsere Anlagestrategie ist langfristig ausgelegt.

«RS»: Wie hoch sind die Kosten für das Hedging von Währungen?

J.-R.M.: Das hängt stark von der Zinsdifferenz der Währungen ab. Aber da wir nebst Schweizer Franken vorwiegend in US-Dollar und Euro investieren, sind diese Kosten klein. Wie dem Quartalsbericht entnommen werden kann, betragen die Kosten für Währungsabsicherung dieses Jahr bis jetzt 0,49 Prozent.

«RS»: Die Euro-Krise ist doch aber mitverantwortlich für die aktuell tiefen Zinsen, die Auswirkungen auf uns haben.

F.H.: Die tiefen Zinsen haben Auswirkungen in mehrerer Hinsicht: Bei den sogenannten Eidgenossen (Schweizer Staatsobligationen, Anm. d. R.) halten sie die Renditen klar unter einem Prozent, während die Auswirkungen auf die Aktien- und Immobilienanlagen ganz anders sind. Durch unsere Diversifikation können wir bei Aktien und Immobilien von den tiefen Zinsen profitieren. Und nicht nur in den Anlagekategorien diversifizieren wir, sondern auch geografisch. Während wir in Europa in der Krise stecken, haben sich die Märkte USA und China in den letzten drei Jahren etwas erholt. Das ist genau die Wirkung, die eine diversifizierte Strategie entfalten sollte.

«RS»: Wurde demnach in den vergangenen Jahren nicht vermehrt in sichere Werte wie Gold oder Immobilien investiert?

F.H.: Die Frage zielt wohl darauf ab, wie wir unsere Anlagestrategie im Lichte der Euro-Krise anpassen, das geht ja nicht einfach spurlos an uns vorbei. Bei der Überprüfung unserer Anlagestrategie steht aber die Feststellung der Zielrendite für SWIC II ganz am Anfang des Prozesses: Wie oben dargelegt, braucht die Kasse eine Rendite von 3,75 bis 4 Prozent. Danach machen wir uns bei der Strategiefindung Gedanken, ob und wie wir ein Portfolio aufbauen können, um diese Zielrendite von rund vier Prozent bei gleichzeitig minimalem Risiko langfristig zu erreichen. Genau hier finden Überlegungen statt, ob man mehr in Rohstoffe oder Immobilien gehen sollte. Daraus ergibt sich dann die Strategic Asset Allocation SAA, die in der Anlagekommission umgesetzt wird.

J.-R.M.: Wir kämen nicht ans Ziel, wenn wir versuchten, nur mit sicheren Werten alle Risiken zu vermeiden, da wir dann die gesprochenen und angestrebten Altersleistungen und die Stabilität der Kasse aufgrund tiefer Renditen nicht gewährleisten könnten. Vielmehr muss das Umsetzen der erarbeiteten Strategie mit dem ange-

passten Risiko und der erwarteten Rendite unser Ziel sein!

W.V.: Natürlich würden wir in der Anlagekommission die Bandbreite unserer Strategie gerne dahingehend nutzen, um beispielsweise mehr in Immobilien zu investieren. Aber wenn wir diesen Gedankengang haben, haben den auch andere. Deshalb ist es bei den Summen, von denen wir hier sprechen, nicht so einfach, gute Immobilienanlagen zu vertretbaren Preisen zu finden.

«RS»: Auf welchen Grundlagen basiert die Diversifikationsstrategie?

W.V.: Wir arbeiten mit Szenarien und Tabellen, die die Anlagekategorien in Relation zu deren Renditeerwartung und Volatilität setzen. Dabei wird von Korrelationsmatrixen gesprochen. Diese Szenarien werden von uns und Experten erarbeitet, das Controlling errechnet verschiedene Portfolio-Varianten, basierend auf historischen Renditen, Renditeerwartungen und der Volatilitäten. Wenn wir beispielsweise in Obligationen, Aktien und Commodities (Rohstoffe, Anm. d. R.) investieren, kann durch das Kombinieren das Gesamtrisiko dieser Anlagen reduziert werden. Man kann deshalb nicht sagen, dass, wenn eine Anlageart Risikostufe 3, die andere Risikostufe 5 und eine dritte Risikostufe 4 hat, das Gesamtrisiko bei 12 liegt. Das Risiko einer Anlageart kann die Absicherung einer anderen Anlageart sein.

F.H.: Bei der Diversifikation geht es nicht nur um eine Risikoverminderung, sondern es geht vor allem auch darum, dass wir wegen verschiedener Zyklen bei den einzelnen Anlagekategorien nicht von den Erträgen einer einzigen Anlagekategorie abhängig sind; und durch die Verteilung unserer Renditeerwartungen auf verschiedene Anlagekategorien unsere Zielrendite regelmässiger erzielen sollten.

«RS»: Welche Zukunftsszenarien werden in der Pensionskasse diskutiert?

J.-R.M.: Der Stiftungsrat erarbeitet unter Mithilfe von Experten verschiedene Szenarien. Diese Szenarien werden dann mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit versehen, und darauf können wir unsere Strategie begründen. Momentan besagt das Szenario mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit, dass die Budgetdisziplin in Europa das Wachstum zwar hemmt, sich Europa aber trotzdem von der temporären Schwäche erholt. Die strukturellen Schwierigkeiten im amerikanischen Immobilien- und Arbeitsmarkt werden überwunden, und weltweit gesehen stärkt sich die Konjunktur. Die Anlagethemen verschieben sich dementsprechend etwas mehr in Richtung Aktien und Unternehmensanleihen. Dieses Szenario wird mit einer Wahrscheinlichkeit von 60 Prozent bewertet.

«RS»: Welche weiteren Szenarien sind denkbar?

F.H.: Das Negativ-Szenario geht von einer ausgedehnten globalen Wirtschaftsabschwächung mit einhergehender Deflation von Vermögenswerten aus. Dabei fällt die US-Wirtschaft wieder in die Krise zurück, und der Trend hin zu den sogenannten sicheren Häfen wird noch verstärkt. Für uns könnte dies bedeuten, dass Anlagen in der Schweiz und in gering verschuldeten asiatischen Staaten für uns attraktiv sein könnten. Die Wahrscheinlichkeit dieses Szenarios wird mit 30 Prozent bewertet. Das dritte Szenario geht von einem plötzlichen weltweiten Aufschwung aus. Dieses Szenario ist allerdings nur mit einer zehnprozentigen Wahrscheinlichkeit bewertet. In jedem Eintretensfall dieser Szenarien müsste dann aber eine Anpassung der Anlagestrategie erfolgen.

«RS»: Ihr spricht als Herausforderung auch die Strukturreform an. Was genau versteht Ihr unter der Strukturreform?

W.V.: Es finden zahlreiche gesetzliche Änderungen statt, die wir in der Pensionskasse umsetzen müssen



Regelmässige Checks sind für die gute Verfassung der Pensionskasse von grosser Bedeutung.

und die uns natürlich auch beschäftigen. Die Pensionskassen und ihre Geschäftsstellen müssen die internen Kontrollen stärken. Dabei geht es um die Kontrolle der Strukturen, der Abläufe, der IT-Systeme, der Vermögensverwaltungskosten und der Geschäftsbeziehungen. Davon hört man in der Presse natürlich wenig, da ist ein Bericht über die BVK-Affäre für die Leserschaft eher von Interesse.

«RS»: *Trotzdem ist die Langlebigkeit der Menschen doch sicher auch für unsere Pensionskasse ein Problem?*

J.-R.M.: Auf lange Frist gesehen bestimmt. Momentan sind wir aber in der komfortablen Lage, dass wir wegen des Unternehmenswachstums auch als Kasse immer noch wachsen und wir immer neue Beitragszahler erhalten. Daher stehen den Rentnern auf der Passivseite relativ viele aktive Beitragszahler gegenüber. Dies begünstigt unsere Risikofähigkeit. Aus finanztechnischer Sicht wird diese Langlebigkeit in unserer Jahresrechnung abgedeckt. Dies erfolgt mit der Anwendung von sogenannten Generationentafeln (BVG 2010, Anm. d. R.), die auf die Berechnungen unseres Versicherungsexperten und somit auf die Bildung oder Auflösung von technischen Rückstellungen Einfluss haben.

«RS»: *Im Juni 2012 wurde für alle Swiss-Mitarbeiter das Merkblatt «Gleitende Pensionierung/Teil-Pensionierung» ins Intranet gestellt. Dies hat für einige Verwirrung gesorgt, da praktisch gesehen alle Piloten mit Teilzeitvertrag von diesem Angebot ausgeschlossen wurden.*

W.V.: Dieses Merkblatt ist für das gesamte Personal der Swiss gedacht, nicht nur für die Piloten. Das Merkblatt wurde von der Abteilung Swiss Human Resources in Absprache mit allen Vorsorgestiftungen publiziert und gilt deshalb für alle Swiss-Mitarbeiter. Für uns hat das natürlich auch Relevanz. Die Wechselwirkungen von Teilzeitarbeit und Teilpensionierung sind aber unbedingt zu beachten. Wichtig ist auch, dass die Regelung der steuerlichen Auswirkungen von Kanton zu Kanton unterschiedlich ausfallen kann. Im Einzelfall ist ein vorgängiges Gespräch mit dem Steuerkommissär, aber auch mit der PFS sicher der beste Weg, eine Frühpensionierung steuer- wie auch vorsorgetechnisch sinnvoll zu gestalten.

J.-R.M.: Im Weiteren sei hier noch angefügt, dass eine freiwillige frühzeitige Pensionierung, also vor dem 58. Altersjahr, bei uns momentan vom Gesetzgeber her nicht möglich ist.

«RS»: *Sind Bestrebungen im Gang, dass eine frühzeitige Pensionierung bald wieder möglich ist?*

J.-R.M.: Wie gesagt, hier sind uns die Hände vom Gesetz her gebunden. Damit eine vorzeitige Pensionierung überhaupt möglich ist, muss das Kriterium erfüllt sein, dass die Weiterarbeit eines Einzelnen oder einer ganzen Gruppe von Angestellten über das 58. Lebensjahr hinaus die öffentliche Sicherheit gefährdet. Und ob dann diese Klassifizierung «Gefährdung der öffentlichen Sicherheit» für uns Piloten wirklich gut ist, sei dahingestellt.

W.V.: Bei diesem Thema ist auch Folgendes wichtig: Die Grundsätze für die Pensionierung sind im GAV geregelt. Somit liegt diese ganze Thematik in den Händen der Human-Ressource-Abteilung und bei den Sozialpartnern, die daran sind, die Vorgehensweise mit dem Gesetzgeber abzusprechen. Für uns als Pensionskasse spielt es eine untergeordnete Rolle, ob sich jemand frühzeitig pensionieren lässt oder nicht. Seine Rente würde dann einfach mit einem anderen Umwandlungssatz gerechnet.

«RS»: *Gibt es zum Abschluss unseres Gespräches noch etwas, was Ihr gerne an die Mitglieder weitergeben würdet?*

F.H.: Zwei Sachen möchte ich noch ansprechen: Als Erstes – die Pensionskasse ist kein Anlagefonds, sondern eine Zweckgemeinschaft von uns Piloten zur Sicherung der Altersvorsorge. Unter diesem Aspekt soll die Kasse auch gesehen werden – nicht kurzfristige Entwicklungen oder Zahlen, sondern die lange Sicht der Dinge steht im Vordergrund.

Und das zweite: Der Stiftungsrat ist zuständig für übergreifende Themen in Bezug auf die Pensionskasse. Bei individuellen Problemen ist aber unsere Geschäftsstelle, die PFS, der ideale Kontakt, um Lösungen zu finden. Das sind Profis, und sie können kompetent Auskunft geben. Das heisst nicht, dass die Mitglieder nicht auch auf uns zukommen dürfen, aber im individuellen Fall ist es sicher die PFS, die schlussendlich mithelfen kann und muss, ein Problem anzugehen und zu lösen.

J.-R.M.: Auch ganz grundsätzlich kann ein Gespräch mit der Geschäftsstelle von Nutzen sein – einfach, um sich zu informieren, welche Möglichkeiten überhaupt bestehen. Wir raten deshalb jedem, schon einige Zeit vor der Pensionierung mit der PFS in Kontakt zu treten, um mögliche Szenarien zu besprechen und die beste Lösung für die Pensionierung zu finden.

W.V.: Man kann nicht einfach mit 58 sagen: «So, jetzt bin ich...», sondern muss sich aktiv um eine Gestaltung der Rente kümmern. Das Beitragsprimat ist darauf ausgerichtet, dass es dem individuellen Mitglied viel Freiheit einräumt, aber eben auch viel Verantwortung zur Ausgestaltung der Fragen rund um die Pensionierung auferlegt.

«RS»: *Ich denke, das ist ein sehr gutes Schlusswort. Ich danke Euch für dieses Gespräch. •*

«Das Risiko einer Anlageart kann die Absicherung einer anderen Anlageart sein.»



Es war einmal...

...eine offene Passagiertür über Westfrankreich

Ein ausgewiesener Passagier sorgte auf der HB-ILA am 4. März 1950 für ziemlichen Wirbel. Hier die Zusammenfassung eines Berichts an das Luftamt, verfasst vom verantwortlichen Kapitän Heiniger.

Text: Peter Tilly

Es war März – der 4. März, um genau zu sein –, und man schrieb das Jahr 1950. Flugkapitän Heiniger war für den Flug nach London und zurück eingeteilt. Es herrschte stabiles Hochdruckwetter, und Heiniger trat seinen Dienst unbeschwert an. Die DC-4 mit der Immatrikulation HB-ILA war technisch in einem einwandfreien Zustand, die Flugplanung schnell erledigt und das Flugpetrol durch die Tanker gleichmässig in den Flügeln verstaut. So startete der Flug mit der Kursnummer SR110 pünktlich in Dübendorf Richtung Westen mit dem Ziel London Northolt. Fräulein Ochsenbein und Herr Della Santa verwöhnten die Passagiere in der Kabine, während die Cockpit Crew mit Peilen, Funken und Steuern beschäftigt war. An diesem 4. März war es in London ungewöhnlich sonnig, aber recht kühl. Fliegerisch gesehen keine grosse Herausforderung, und dementsprechend ruhig und sanft setzte die DC-4 auf dem Flughafen Northolt auf.

Der Emigrant

Keinen so guten Tag hatte ein gewisser M., eingereist am Vortag mit dem Kurs 110 aus Zürich. Herr M. trug keine gültigen Einreisepapiere für das Britische Empire bei sich und wurde, wie damals so üblich, über Nacht in einen Kerker gesperrt, um dann am nächsten Tag mit dem Kurs SR111 wieder Richtung Schweiz abgeschoben zu werden. Er versuchte dies mit verschiedenen Aktionen zu verhindern. So stellte er sich am nächsten Morgen auf den Standpunkt, dass er in Jugoslawien politisch verfolgt werde und dem sicheren Tod entgegenreise. Er wählte deshalb lieber den Freitod, so M., und sträubte sich vehement gegen eine Ausreise. Die britische Polizei beeindruckte dies wenig und begleitete den jugoslawischen Gast zur DC-4 der Swissair. Kapitän Heiniger wurde erst Minuten vor dem Start über den aussergewöhnlichen Gast informiert und erhielt neben dem Ausreiseunwilligen auch gleich den Rückschaffungsbefehl, den Pass und ein Ticket ausgehändigt. Dieses Ticket sei noch nicht bezahlt, betonte der britische Polizeioffizier, aber er könne den Herrn Flugkapitän beruhigen, Herr M. hätte genug Bares in verschiedensten Währungen in der Tasche, um den Schaden in Zürich begleichen zu können. Es kam nie dazu, doch dazu später.

Ein ganz normaler Flug

Der ungewöhnliche Gast wurde in der Mitte des Flugzeugs an einen Fensterplatz gesetzt, wo er sich ruhig und unauffällig benahm. Dies bezeugte später sein Sitznachbar, der einige Male vergeblich versuchte, mit dem Mitreisenden in Kontakt zu treten. M. sass ruhig auf seinem Sitz und blätterte in einer Illustrierten. Fräulein Ochsenbein und Herr Della Santo verwöhnten die 28 Passagiere, und auch M. genoss den kleinen Lunch. Jedoch nicht an seinem Platz, wie Herr Nicolé, ein Ange-

stellter der Swissair, später bezeugte, sondern im hintersten Teil der Maschine. Als M. seine Mahlzeit beendet hatte, brachte er das Tablett zu Fräulein Ochsenbein in die Küche. Fräulein Ochsenbein sollte später bei der Befragung keine detaillierten Angaben zum Vorgefallenen machen können, denn sie hatte in der Bordküche noch viel zu tun und drehte M. den Rücken zu. Und dann ging alles blitzschnell...

Tohuwabohu in der Bordküche

Lärm, ein Luftzug, und alles flog durcheinander. Der Bodenteppich verabschiedete sich genauso wie einiges an Geschirr. Von Herrn M. war keine Spur zu sehen. Herr Nicolé von der Swissair eilte Fräulein Ochsenbein zu Hilfe, sah das Tohuwabohu in der Bordküche und handelte sofort. Nur dank seinem ausserordentlichen Mut und seiner Kraft konnte die hintere Tür der DC-4 wieder geschlossen werden. Das Flugzeug befand sich zum Zeitpunkt des Zwischenfalls über einer geschlossenen Wolkendecke auf 2250 Metern über Meer, etwa zehn Kilometer nordöstlich Saint-Quentin. Folgendes Telegramm verliess Minuten später die HB-ILA Richtung Paris:

*QSL 1055Z - TO HXN
QTH 5 NLM NE FNK 1044 QBN 2250 MTR=
1 PAX SUICIDE = LEAPED OVERBOARD
NAMED NICOLA M. - CPT. HB-ILA*

Ungefähr 40 Minuten später traf folgende Antwort aus Paris ein:

*DE FFCN - PSE DONNER TOUS LES
RENSEIGNEMENTS À TOUR FFNB 118,1 MCS
SUR INCIDENTS À VOTRE BORD.*

Weiterflug nach Zürich

Kapitän Heiniger beeindruckte die Depesche wenig, er flog nach Zürich weiter und liess den Franzosen ausrichten, dass er alles von Zürich aus regeln werde.

Die HB-ILA erreichte Dübendorf mit einem Passagier weniger, und Kapitän Heiniger verbrachte danach einige Stunden bei der Kantonspolizei Zürich und hinter der Schreibmaschine, auf der er einen Rapport verfasste und diesen sofort an die Direktion der Swissair und das Luftamt weiterleitete. Herr M. hatte wie angekündigt den Freitod gewählt. Er möge in Frieden ruhen. ●



Eine Swissair DC-4.

Zweifelhafte Vergünstigungen

Mit vergünstigten Tickets um die halbe zu Welt fliegen ist ein schönes Privileg der Angestellten der Aviatikbranche. Wer gerne jetzt schon seinen Sommerurlaub fix plant, hat jedoch schlechte Aussichten auf eine feste Buchung. Das System funktioniert nur noch für jene, die in der Urlaubsplanung sehr flexibel sind.

Text: Tobias Mattle

Wer sich aufmacht in den Gebührendschungel der Flugvergünstigungen bei der Swiss und der Lufthansa, gerät schnell auf einen schmalen Grat zwischen Wahnsinn und Unverständnis. Dabei hebt sich das Regelwerk über Flugvergünstigungen bei der Swiss noch wohltuend von dem unserer deutschen Kollegen ab. So ist es relativ übersichtlich gestaltet, und jedem Flug können eindeutig ein Flugpreis und die Landetaxen zugeordnet werden.

Wer die Flugpreise unserer Kollegen bei der Lufthansa begutachtet, dem fallen nach einiger Zeit zwei Tatsachen auf: Die Flughafentaxen variieren bei den deutschen Flughäfen stark mit der Auswahl des Zielorts, und die deutschen Kollegen bezahlen teilweise massiv weniger als wir – auch auf Flügen der Swiss!

Grosse Preisunterschiede

Ein Ticket zu buchen ist sowohl beim Stafftravel der Swiss als auch auf dem Reisemarkt der Lufthansa einfach. Strecke, Klasse und Datum werden ausgewählt, und das Ticket ist innert weniger Sekunden gebucht. In den folgenden Beispielen gehe ich für den Lufthansa-Mitarbeiter immer vom Abflughafen Frankfurt und für die Swiss-Mitarbeiter vom Abflughafen Zürich aus. Die Taxen sind laut unserer Stafftravel-Website in Frankfurt rund sechs Franken höher als in Zürich. Der Preisvorteil müsste demnach generell in Zürich liegen.

Erstes Ziel ist Madrid. Der Flug von Frankfurt aus kostet umgerechnet 47 Franken, wogegen der Flug von Zürich mit 71 Franken zu Buche schlägt. Ein satter Unterschied von 63 Prozent. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei einer Reise nach London: Der Lufthansa-Mitarbeiter zahlt bei einem Lufthansa-Flug rund 61 Prozent weniger als wir auf einem Swiss-Flug. Auch der Flug nach Stockholm ist für Lufthansa-Mitarbeiter 75 Prozent günstiger.

Diese Rechnerei kann auf beliebig viele Flughäfen in Europa weitergeführt werden – mit immer dem gleichen Ergebnis: Die Lufthansa-Mitarbeiter fliegen rund 60 Prozent günstiger durch Europa als wir von Zürich aus. Bei beinahe gleichen Flughafentaxen laut Stafftravel.

Wer den Preis etwas genauer unter die Lupe nimmt, dem fallen beim Lufthansa-Ticket auch schnell die tieferen Flughafentaxen auf. Der Lufthansa-Mitarbeiter bezahlt in Frankfurt auf der Kurzstrecke lediglich knapp 17 Franken Gebühren, während wir in Frankfurt 47 Franken bezahlen dürfen. Ein happiger Unterschied von 30 Franken, und das auf jedem europäischen Linienflug.

Gebühren-Dschungel Frankfurt

Die Suche nach dem Warum und Wieso gestaltet sich schwierig. Die Gebührenordnung des Flughafens Frankfurt und die Gebühren für Passagiere lassen sich relativ schnell finden: «Die Passagiermengen-bezogenen Entgelte im europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU) sowie in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für lokale Zusteiger beträgt 16,75 Euro». Auch wenn dies mehr ist als die umgerechnet 17 Franken, die der Mitarbeiter bezahlt, ist es weit von den 47 Franken entfernt, die wir gemäss unserer Stafftravel-Vereinbarung bezahlen müssen.

In der Gebührenordnung finden sich aber auch noch Angaben zu Lande- und Startentgelten, Sicherheitsentgelten und Abstellentgelten. Die Frage darf gestellt werden, ob die Swiss alle diese Entgelte zu den sogenannten Landetaxen hinzuzählt und uns diese belastet. Ich stelle eine Berechnung mit einem vollen Airbus 320 bei maximalem Startgewicht und einer Bodenzeit von zwei Stunden an. Dabei errechne ich einen Gebührenaufwand von 3463 Euro. In Franken und pro Passagier gerechnet ergibt dies eine Flughafengebühr von 24,70 Franken. Selbst unter Einbezug aller Gebühren bleibt ein Unterschied von mindestens 22 Franken.

Auf Anfrage gibt Stafftravel die Zusammensetzung der Flughafentaxen in Frankfurt wie folgt an: 29,50 Franken ist die Passagierservice-Gebühr, 9,50 Franken ist die Luftverkehrsabgabe und acht Franken werden als Sicherheitsgebühr in Frankfurt verlangt. Die Gebührenordnung des Frankfurter Flughafens weist diese Gebühren jedoch in anderem Umfang aus: Die Passa-



Mit vergünstigten Tickets an die Wunschdestination fliegen: Für Swiss-Mitarbeiter schwierig.

gierservice-Gebühr wird, wie bereits gesagt, mit 16,75 Euro und das Sicherheitsentgelt mit 1,21 Euro angeben. Die Luftverkehrsabgabe in Deutschland beläuft sich auf acht Euro.

Teure Langstrecke

Ob die Lufthansa für ihre Mitarbeiter spezielle Flughafentaxen in Frankfurt hat oder die Swiss die Flughafenengebühren an deutschen Flughäfen anders rechnet, sei dahingestellt. Überraschend ist allerdings, dass die Flughafentaxen anscheinend nicht auf die ausführende Airline, sondern tatsächlich auf den Mitarbeiter bezogen sind. Anders lässt sich nicht erklären, dass ein Lufthansa-Mitarbeiter auch auf einem Swiss-Flug von Frankfurt nach Zürich 29 Franken weniger zahlt. Prozentual gesehen bezahlen Swiss-Mitarbeiter 79 Prozent mehr als die deutschen Kollegen, obwohl es ein Flugzeug der Swiss ist. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei allen Flügen von Deutschland in die Schweiz.

Während die Lufthansa-Mitarbeiter auf der Kurzstrecke eindeutig profitieren können, ist die Situation auf der Langstrecke deutlich ausgewogener. Die Flughafentaxen in Frankfurt vervierfachen sich von 13 auf fast 50 Euro. An fast allen Destinationen ist deshalb der Flug von Zürich aus etwas günstiger als von Frankfurt, wobei sich die Ersparnis im tiefen Prozentbereich bewegt. Auch auf Flügen der Swiss von Zürich aus sind die Preise für Swiss-Mitarbeiter und Lufthansa-Angestellte die gleichen.

Gerüchteküche

Das Vorurteil, dass Lufthansa-Mitarbeiter auch auf Swiss-Flügen günstiger fliegen als die eigenen Mitarbeiter, ist oft zu hören. Diese Aussage kann, mit Ausnahme von Flügen zwischen Deutschland und der Schweiz, aber als falsch erachtet werden. Der Unterschied in den Preisen ergibt sich nur daher, dass die Flughafentaxen in Deutschland den Lufthansa-Mitarbeitern tiefer veranschlagt werden als uns. Sobald der Abflugort ausserhalb Deutschlands liegt, sind die Flughafentaxen der Lufthansa und der Swiss vergleichbar. Auch die Preise für die Beförderung entsprechen dem ZED-Zonentarif (Zonal Employee Discount Agreement). So kostet ein ID90-Flug von Zürich nach Los Angeles sowohl für den Swiss- wie auch für den Lufthansa-Mitarbeiter denselben Betrag. Die Leidtragenden sind die vielen deutschen Kollegen bei der Swiss, die mehrfach nach Deutschland fliegen und die im Verhältnis zur Lufthansa hohen Flughafentaxen bezahlen müssen. Bei einem monatlichen Flug nach Frankfurt belaufen sich die jährlichen Mehrkosten für den Swiss-Mitarbeiter – im Vergleich zu dem Kollegen bei der Lufthansa – auf 348 respektive auf 224 Franken bei Flügen nach Berlin Tegel.

Verfügbarkeit

Neben dem fahlen Beigeschmack, dass wir als Angestellte der Swiss nicht die besten Flugvergünstigungen nach Deutschland haben, ist das viel grössere Problem für die meisten Mitarbeiter die schlechte Buchbarkeit von Tickets auf der Langstrecke. Wer nicht sehr flexibel in der Urlaubsgestaltung ist, hat bei der erfreulich guten

Auslastung der Swiss-Flugzeuge schlechte Karten für die Urlaubsplanung. Hinzu kommt die immer noch höchst unerfreuliche Situation bei der Vergabe der Ferienkapazitäten: Wer die Ferien nicht bestätigt hat und diese erst wenige Wochen oder vielleicht einige Monate im Voraus bestätigt werden, hat gar keine Möglichkeiten mehr, ein fix gebuchtes Ticket zu kaufen. Es bleibt dann nur die Möglichkeit der Warteliste, was sehr ungewiss ist.

Eine kurze Recherche bei Stafftravel reicht aus, um die schwierige Situation aufzuzeigen. Mit wenigen Ausnahmen wie beispielsweise Mumbai, Peking oder Chicago bleibt auf den meisten Flügen nur noch die Warteliste offen – und dies nach Neujahr in den Monaten

Januar bis März in der wirtschaftlichschwierigsten Zeit für Airlines. Wer bereits jetzt den Sommerurlaub im Jahr 2013 in Nordamerika planen möchte, steht buchungstechnisch vor einem unlösbaren Problem: Im ganzen Juli gibt es auf allen Flügen an die Destinationen New York, Chicago, Miami, San Francisco und Los Angeles keine freien Kapazitäten für einen fest gebuchten Flug mehr – egal ob in der Economy oder Business Class. Wer mit Partner und Kindern einen schönen Urlaub in Nordamerika planen und von den Flugvergünstigungen der Swiss profitieren möchte, hat keine Chance mehr.

Im ganzen Juli gibt es auf allen Flügen an die Destinationen New York, Chicago, Miami, San Francisco und Los Angeles keine freien Kapazitäten für einen fest gebuchten Flug mehr – egal ob in der Economy oder Business Class. Wer mit Partner und Kindern einen schönen Urlaub in Nordamerika planen und von den Flugvergünstigungen der Swiss profitieren möchte, hat keine Chance mehr.

Problemlösung

Vielen Mitarbeitern, die nicht flexibel sind bei der Ferienplanung, ist die Lust auf Flugvergünstigungen längst vergangen. Auch bei der Umbuchung sind wir stark reglementiert. Wer vorsorglich auf einem Flug eine Festbuchung vornimmt und drei Wochen im Voraus bemerkt, dass der Flug beinahe leer ist, kann die Buchung nicht mehr in einen Standby-Status umwandeln. Bei der Lufthansa ist beispielsweise der Jahresurlaubsflug (vergleichbar mit unserem ID00-Flug) bis 72 Stunden vor Abflug umwandelbar. Bei der Lufthansa beträgt die Umtauschfrist demnach 72 Stunden, wogegen sie bei der Swiss ein Monat ist. Wirtschaftlich ist die Vorgehensweise der Swiss verständlich: Bei hoher Auslastung sind besonders die letzten Tickets meist diejenigen, die besonders teuer verkauft werden können. Wenn von diesem Kontingent stark vergünstigte Tickets an Mitarbeiter abgegeben werden, ist der mögliche Ertragsausfall sehr gross. Trotzdem ist die aktuelle Situation für viele Mitarbeiter nicht befriedigend: Ein gutes Vergünstigungsmodell scheitert an der Ausführung, da die Buchungsklassen jeweils sofort voll sind. Ein einfacher Lösungsvorschlag wäre eine dritte Buchungskategorie. Ähnlich den Vergünstigungen, die wir teilweise bei Hotels haben, wäre eine feste Reduktion auf den tagesaktuellen Preis eine ideale Lösung. Der langfristige Bucher, der in der Reiseplanung nicht flexibel ist, hätte so die Möglichkeit, in der Hochsaison von einer kleinen Vergünstigung zu profitieren, wenn die IDZL-Kategorie schon ausgebucht ist. Gleichzeitig werden diejenigen entschädigt, die ihre Ferien erst kurzfristig bestätigt erhalten und trotzdem nicht auf den Urlaub an der Wunschdestination verzichten wollen. Der Ertragsausfall, der der Swiss daraus entsteht, wäre überschaubar. Denn diejenigen, die flexibel sind, werden weiterhin Standby fliegen. ●

**«Lufthansa-Mitarbeiter fliegen
innereuropäisch 60 Prozent
günstiger als wir.»**

Was macht eigentlich...Frankie Fehr?

Franklin Fehr machte am 11. November 1999 als Flight Engineer seinen letzten Eintrag im Jumbo-Logbuch. Seither ist er pensioniert, aber keineswegs tatenlos.

Interview: Peter Tilly

An einem kalten Wintertag im Jahr 1997 musste ich mich im Schulhaus am Balsberg einfinden, um meinen ersten und letzten technischen Refresher als Flight Engineer (F/E) zu bestehen. Ich flog damals temporär als Bordtechniker (sogenannter PIL-F/E) auf der B-747 und bewegte mich in einer faszinierenden Welt, die auszusterben drohte. Zusammen mit rund zehn grauhaarigen Männern standen zwei blutjunge PIL-F/E vor dem Kaffeeautomaten und warteten auf den Beginn der Prüfung. Mit einer Zigarette im Mund kam ein älterer Flight Engineer auf mich zu und fragte, ob uns Grünschnäbeln die Lösungen der Prüfung bekannt seien. Wir verneinten und informierten das Gegenüber mit grossem Selbstvertrauen, dass wir gerade die Ausbildung hinter uns hätten und die paar Fragen schon beantworten könnten, zumal die Manu- als während des Tests benutzt werden durften. Kopfschüttelnd streckte er uns zwei Zettel hin und brummelte, während die Zigarette in seinem Mund auf und ab tanzte, dass derjenige, der die Prüfung zusammenstelle, kein Mass bezüglich Schwierigkeitsgrad kenne und wir ohne Lösungen unsere Streifen auf der Stelle loswären. Ich bestand den Test mit Bravour. Damals begegnete ich Frankie zum ersten Mal, es sollten noch einige Flüge dazukommen.

«Rundschau»: Ich weiss natürlich, dass Du ein Flair für Statistiken hast. Wie oft sind wir tatsächlich zusammen geflogen?

Frankie Fehr: Nur zwei Mal! Am 17. Januar 1999 nach Bombay mit Sämi Hediger und am 29. Mai 1999 nach Boston mit Peter Clausen.

Ich studiere die Crew-Listen und bemerke mit Schrecken, dass mir zu Hause Ungemach drohen würde. Meine Frau steht auf der Liste des Boston-Flugs. Seit Jahren behauptet sie, dass wir einst zusammen in Boston waren und ich sie in keinster Weise beachtet hätte. Selbstverständlich dementierte ich dies über Jahre. Statistiken sind nicht immer gut...

«RS»: Deine Statistiken sind faszinierend zu lesen. Die eindrücklichen Zahlenreihen zeigen auf eine mathematische Art und Weise auf, wie hoch getaktet wir Fliegenden in unserer Karriere durch das Leben rauschen. Nach dem letzten Flug ist alles auf einen Schlag vorbei und man trinkt Schwarztee im eigenen Garten statt Caipirinha an der Copacabana - isst Wurst vom Grill statt Lobster in Maine. War dieser abrupte Wechsel in Deinem Lebenswandel schwierig?

F.F.: Ich habe mit Bestimmtheit keinen Schwarztee im Garten getrunken! Natürlich ist eine Pensionierung immer ein grosser Wechsel. Nach 30 Jahren in der Luft ist der Ruhestand einerseits willkommen und andererseits auch ein grosser Einschnitt. Die amerikanischen Prime Ribs habe ich sehr schnell vermisst, anderes weniger.

Prime Rib wird nicht serviert, dafür eine schmackhafte Seezunge mit frischem Gemüse und Reis. Wir sitzen im Restaurant «Amadeus» in Schlieren, wo der Wirt österreichische Spezialitäten serviert, die man in solcher Qualität sonst nur in Wien erhält. Beim Wein bleiben wir der Schweiz treu. Ein Epesses findet den Weg in unsere Gläser, und der Inhalt der Flasche schwindet in bedrohlichem Tempo.

«RS»: Erinnerst Du Dich an Deinen Letztflug?

F.F.: Selbstverständlich! Mein Pensionierungsdatum wurde sehr kurzfristig angesetzt, und so konnte ich meine Besatzung nicht wünschen. Fritz Liechi und John Simon sorgten aber für einen würdevollen Abschluss meines Berufslebens. Die Post Flight Duty dauerte an diesem 11.11.1999 so lange, dass die Fasnachtsbeizen bereits geschlossen waren, als mein Fest dem Ende zuzuging.

«RS»: Warst Du nach der Pensionierung noch beruflich aktiv?

F.F.: Ich habe eine Anfrage eines Swissair-Mechanikers bekommen, ob ich seine Theoriestunden an einer Flugschule übernehmen könnte, da er nach Shannon versetzt wurde. Meinen Einwand, dass ich weder von Kolbenmotoren noch von Kleinflugzeugen eine Ahnung hätte, liess er nicht gelten. So kaufte ich mir Fachliteratur, arbeitete mich in die Materie ein und entwickelte Schulungs- und Unterrichtsunterlagen. Ich unterrichtete in der Folge drei Jahre an der Flugschule und führte die Studenten in die technischen Flugzeugsysteme ein. Kaum habe ich mit meiner Instruktionstätigkeit aufge-



Frankie Fehr wurde am 24. Juli 1945 geboren und wuchs in Oerlikon auf. 1962 begann er bei der Swissair eine vierjährige Lehre als Elektronikgeräte-Mechaniker. Nach der Lehre arbeitete er drei Jahre bei der Contraves AG in Seebach im Bereich Prüffeld, wo er die damals bekannten Feuerleitgeräte «Super Fledermaus» abstimmt. 1969 ging er zurück zur Swissair und begann die Ausbildung zum Flight Engineer. Im Jahr 1970 flog er die ersten Einsätze in der DC-8. Sein Vater kam nach dem Zweiten Weltkrieg noch in Dübendorf zur Swissair, anfänglich als Englisch- und Piloten-Instruktor, dann ab 1947 als Flight Engineer auf DC-4, DC-6B und DC-7C «Seven Seas» - und zuletzt auch auf der DC-8. So kam es gelegentlich vor, dass Vater und Sohn Fehr im selben Flugzeug Dienst taten. Ab 1974 erfolgte der Einsatz von Frankie auf der DC-10 und ab 1991 auf der B-747. 11.11.1999 absolvierte er seinen letzten Einsatz nach Atlanta mit anschliessender Pensionierung.

hört, wurde ich von einem Kollegen angefragt, ob ich in seinem Auftrag Occasionsfahrzeuge beim kantonalen Strassenverkehrsamt vorführen könnte. Nach sechs Jahren war damit Schluss. Heute engagiere ich mich in Vereinen und verbringe viel Zeit vor dem Computer.

«RS»: Ich habe die alten «Rundschau»-Ausgaben der Jahre 1999 und 2000 durchgeblättert und darin weder einen Artikel zum Abschied noch eine Würdigung von euch F/Es gefunden. Da verlässt uns eine ganze Berufsgruppe, und keiner merkt es. Hat Dich das nicht gewurmt?

F.F.: Überrascht hat mich das nicht. Wir Bordtechniker beziehungsweise Flight Engineers hatten unseren eigenen Verband (Flight-Engineer-Verband, FEV) und sties- sen erst 1986 zur AEROPERS. So gesehen hatten wir ein kurzes Gastspiel im Berufsverband der Piloten.

«RS»: Du wohnst wie ich unter dem «VEBIT 3W»-Departure. Wecken die Flugzeuge bei Dir noch positive Emotionen oder ärgerst Du Dich über den Lärm?

F.F.: Ich habe immer noch Freude an der Fliegerei, und der Fluglärm, der übrigens in Oetwil an der Limmat in keiner Weise ein Problem darstellt, stört mich überhaupt nicht. Seit meiner Pensionierung bin ich nur noch einmal in ein Flugzeug gestiegen. Einen Tag vor dem Grounding der Swissair kam ich mit viel Glück aus Rom zurück. Das hat mir gereicht...

«RS»: Dein Weg zum Flight Engineer wurde familiär vorgezeichnet. Dein Vater hatte die Bordtechniker-Lizenznummer 3 und wurde auf der DC-8 pensioniert. Laut Deinen Angaben im Lebenslauf seid Ihr auch ab und zu miteinander geflogen. Wie war es für Dich, mit Deinem Vater auf engstem Raum zu arbeiten?

F.F.: Sehr schön! Wir flogen ein paar Mal zusammen, meistens auf der Strecke Zürich-Nairobi-Dar es Salaam-Johannesburg. Die Strecke wurde mit der DC-8 durch eine Doppelbesatzung geflogen. Mein Vater, der seit 1948 für die Swissair als Flight Engineer unterwegs war, war stets ein Vorbild für mich.

«RS»: Vater und Sohn haben während der Aufenthalte in fernen Ländern nicht zwingend die gleichen Interessen. Dennoch kann und soll man sich während der langen Aufenthalte nicht aus dem Weg gehen. Wie seid Ihr damit umgegangen?

F.F.: Wir sind in den fernen Ländern immer sehr gut aneinander vorbeigekommen. Mehr muss im Rahmen dieses Interviews nicht gesagt werden.

«RS»: Apropos Aufenthalte in fernen Ländern: Finden sich in Deinen Unterlagen auch Informationen über die Anzahl Tage, die Du in Hotels verbracht hast?

F.F.: Natürlich, aber leider habe ich die genauen Zahlen zu Hause. Von den 30 Jahren, die ich für die Swissair gearbeitet habe, habe ich fast deren zehn in Hotels in aller Welt verbracht.

«RS»: Der Flight Engineer spielte stets eine besondere Rolle in der Crew. Er kam viel früher und alleine in das Flugzeug, war der Einzige, der seinen komplizierten Arbeitsplatz bedienen konnte, und wurde von niemandem in der Crew überprüft. Im Fussball spielt der Torwart eine ähnliche Rolle im Team. Im Notfall bedurfte es einer Parade des Flight Engineers, um eine grössere



Frankie Fehr an seinem Arbeitsplatz im Jumbo.

Katastrophe zu vermeiden, und während der «Normal OPS» konnte der F/E mit einem kleinen Checklistenfehler oder einer Unaufmerksamkeit zum Buhmann der Besatzung werden. Das war eine sehr grosse Verantwortung, die der Flight Engineer zu tragen hatte und von wenigen in der Crew realisiert wurde. Im Rampenlicht standen meist die Piloten. Hat Dich das gestört?

F.F.: Nein, überhaupt nicht. Obwohl ich den Vergleich mit dem Torwart gut finde, habe ich mich in meiner Rolle innerhalb der Crew immer sehr wohlgefühlt. Anzeichen dafür, dass ich nicht respektiert wurde, habe ich keine gespürt.

«RS»: Als ich als PIL-F/E auf den Jumbo kam, war die DC-10 bereits über fünf Jahre ausgemustert. Dennoch spürte ich als F/E-Frischling einen grossen Graben zwischen den ehemaligen DC-10 F/Es und den Jumbo-Urgesteinen. Diese Disharmonie ging laut meiner Einschätzung weit über die üblichen Neckereien hinaus, die man zwischen den einzelnen Flotten gerne pflegte. Täuschte mich mein Empfinden oder war da wirklich eine Unstimmigkeit vorhanden?

F.F.: Die gab es tatsächlich. Leider hatte es sowohl bei den Piloten als auch bei den Flight Engineers einige Spezialisten, die Jumbo-Besatzungen für die besten und fähigsten hielten, die die Aviatik je hervorgebracht hatte. Als damals aktiver Instruktor habe ich ein paar Mal den Kopf geschüttelt.

«RS»: Innerhalb der Jumbo-Flotte kursierte eine Liste mit speziellen Einheiten, die nach peinlichen Ereignissen Einzug in die Liste gefunden haben. Ein «Meier» war eine Landung mit 2 G, ein «Müller» ein Triebwerkstart mit 1000°C EGT, ein «Schmid» ein Startabbruch mit zehn Reifenplatzern, ein «Lehmann» eine Flap Overspeed von 25 Knoten und ein «Tilly» ein Flug nach New York mit fast leerem Wassertank, weil der «Tilly» vergessen hatte, den Wasserstand vor dem Start zu überprüfen. Die meisten der oberen Beispiele sind anonymisiert. Unnötig zu betonen, dass sich niemand darum gerissen hat,

Frankies Statistiken

Wenn man mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 850 km/h rechnet, hat Frankie mit seinen rund 13 600 gebuchten Flugstunden 11,5 Millionen Flugkilometer zurückgelegt, was etwa 15 Hin- und Rückflügen zum Mond entspricht. Während dieser Zeit war er 10,3 Jahre von zu Hause weg (wovon 557 Sonntage), hat unter anderem den Atlantik 778 Mal überquert und auf 1983 Flügen den Crewbag und seinen Koffer mitgeschleppt. Rechnet man rund 30 Kilogramm Durchschnittsgewicht für die beiden Gepäckstücke, hat er 119 Tonnen persönliches Gepäck von Flugzeug zu Flugzeug getragen. Die Rangliste der Landungen führt Zürich an (768), gefolgt von Genf (326), Boston (171) und Mumbai (141). 477 Reservetage hat Frankie abgessen, und 18 Mal musste er ein Flugzeug aus einem grösseren Check bereitstellen. Von grösseren technischen Problemen wurde Frankie verschont. Einmal musste er während des Flugs wegen Ölverlusts ein Triebwerk abstellen und zweimal wegen Fahrwerkproblemen Kerosin ablassen.

Durch seine elfjährige Instruktorzeit verbrachte Frankie 1488 Stunden – also 62 volle Tage – im Simulator. Die unproduktive Abwesenheit (Kurs-, Büro- oder Meeting-Aufwand) schlug mit 498 Tagen zu Buche. Ferien hatte Frankie 1281 Tage und er war durchschnittlich drei Tage pro Jahr krank (total 69). Zu guter Letzt muss auch die Militärzeit erwähnt werden. Volle 173 Tage wechselte Frankie von der blauen in die grüne Uniform und blieb so dem Flugbetrieb fern. Begleitet wurde er während seiner Cockpit-Karriere von 333 verschiedenen Captains auf 3046 Teilstücken. Am meisten war Frankie mit Heinrich Vogt (37 Legs) und Werner Iselin (34 Legs) unterwegs. Zu Frankies Crews gehörten auch 428 verschiedenen First Officers. Piero Pedrocchi (33 Legs) und Per Kongsted (30 Legs) erscheinen zuoberst auf seiner Liste. Auf der DC-8 stiessen auf 138 Teilstrecken auch noch Navigatoren zur Crew. 31 verschiedene Namen führt Frankies Navigatorenliste auf.

Die Liste der Flight Attendants ist nicht ganz komplett. In Frankies Aufstellung fehlen die Namen von fünf Crews. Doch auch unvollständig machen die Zahlen Eindruck. Er war mit 5872 Kolleginnen und Kollegen aus der Kabine unterwegs. Am meisten flog er mit Martin Spiess (82 Legs), Charles Boillat (57 Legs), Margrit Rickenbacher (39 Legs) und Christine Rieder (37 Legs). Die Passagiere – über eine halbe Million waren es bestimmt – hat Frankie nicht gezählt.

auf dieser Liste zu erscheinen. Gab es auch einen «Fehr» auf dieser Liste?

F.F.: Glücklicherweise konnte ich diesen Peinlichkeiten aus dem Weg gehen. Da hast Du in Deiner kurzen Zeit als F/E mehr erreicht als ich in 30 Jahren...

«RS»: Du hast 30 Jahre als F/E gearbeitet und drei Flugzeugtypen kennengelernt. Welchen Arbeitsplatz mochtest Du am liebsten?

F.F.: Die DC-10! Ich kannte dieses Flugzeug bis zur letzten Schraube und fühlte mich sehr wohl darauf. Natürlich spielte das attraktive Streckennetz auch eine wichtige Rolle dabei. Den Jumbo habe ich auch ins Herz

geschlossen. Der anstrengendste Arbeitsplatz war der in der DC-8. Dieser Flugzeugtyp hatte keine APU, was das Arbeiten in heissen Gegenden sehr erschwerte.

«RS»: Wie hat sich die Art der Zusammenarbeit im Cockpit während Deiner Karriere verändert?

F.F.: Die Entwicklung vom Einzelkämpfer zum Teammitglied habe ich während meiner Karriere hautnah miterlebt. Eine gute Sache, die die Fliegerei sicherer machte!

«RS»: Die Zigarette im Mundwinkel während des Fuelchecks war Dein Markenzeichen. Als plötzlich das totale Rauchverbot in Swissair-Flugzeugen ausgerufen wurde, war Frankie nur noch auf den Flügen nach Boston anzutreffen, weil diese am wenigsten lang dauerten. Wo befanden sich Deine geheimen Plätze auf dem Flugzeug, wo Du dennoch ab und zu eine Kippe rauchen konntest?

F.F.: Ich habe das nie gemacht, aber der Kühlschrank im Galley war ein sicherer und beliebter Platz bei den Flight Attendants, um ihre Nikotinlust zu stillen. Ich gönnte mir jeweils nach dem Verstauen der Reverser meine erste «After-Landing-Zigarette». Nach einem Besuch im Chef-Flight-Engineer-Büros musste ich auch diese Freude aufgeben.

«RS»: Damals blieb Dir wenigstens die Zigarette nach dem Flug im Restaurant – heute ist auch das verboten. Rauchst Du noch?

F.F.: Nein, ich habe vor sieben Jahren damit aufgehört. Auslöser war eine Autofahrt an einem heissen Sommertag durch das Sihltal. Die Klimaanlage voll aufgedreht, fuhr ich Richtung Zürich und verspürte plötzlich ein komisches Gefühl in meiner Wange. Zu Hause angekommen, hing das Gesicht schief herunter und ich konnte die Getränke nicht im Mund behalten. Ich dachte sofort an einen Schlaganfall und konsultierte den Arzt unverzüglich. Glücklicherweise diagnostizierte er nur eine Versteifung der Gesichtsmuskeln, hervorgerufen durch den exzessiven Gebrauch der Klimaanlage im Auto. Nach ein paar Tagen sah ich wieder normal aus, das Ereignis hat mich trotzdem geprägt. Ich liess fortan die Finger von den Glimmstängeln.

«RS»: Von Feedbacks weiss ich, dass diese Interviews mit ehemaligen Kollegen beliebt sind, und es wurde der Wunsch geäussert, Kontaktadressen zu publizieren. Wie können Dich ehemalige und noch aktive Kollegen erreichen?

F.F.: Unter franklin@vtxmail.ch bin ich erreichbar. Ich freue mich immer auf Post!

«RS»: Hast Du noch Kontakt zu ehemaligen Kollegen?

F.F.: Jeden ersten und dritten Donnerstag im Monat ist ab 16 Uhr ein Tisch für ehemalige Flight Engineers im Restaurant «Linde» in Oberwil bei Brütten reserviert. Ich bin da regelmässig Gast. Es sind selbstverständlich auch Piloten willkommen.

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch.

In der Zwischenzeit sind wir beim vierten Kaffee, der mit einem hellen Wässerchen höheren Alkoholgehalts wunderbar mundet. Ein unterhaltsamer und spannender Nachmittag geht zu Ende, an dem wir beide von alten Zeiten und noch älteren Flugzeugen erzählten. •

Eine Kita für kleine Pilotinnen und Piloten

In Kloten wurde die erste Betreuungsstätte für Kinder eröffnet, die flexible Betreuungszeiten anbietet – bald auch über Nacht. Ein willkommenes Angebot für das fliegende Personal.

Text: Morena Inäbnit, Geschäftsleiterin Strampolino

Anfang Oktober war es endlich soweit: Die Kindertagesstätte Strampolino (Kita) in Kloten öffnete ihre Türen und bietet nun Betreuungsplätze an, die auf die Einsatzpläne der Pilotinnen und Piloten so wie der Flight Attendants abgestimmt sind. Darauf haben die Mitarbeitenden der Flughafenfirmen gewartet, denn die Nachfrage auf die Plätze ist riesig! Doch es sind noch einige Plätze zu haben.

Flexible Betreuungszeiten

Wenn die Eltern ihren Einsatzplan Ende des Monats erhalten, können sie sich auf dem Webportal von Strampolino einloggen und finden dort ihren persönlichen Kalender vor. Hier geben sie ihre individuellen Zeiten ein, in denen sie ihr Kind betreuen lassen möchten. Egal ob Montag, Mittwoch oder Sonntag, das Betreuungsangebot ist flexibel und auf den unregelmässigen Besuch der Kinder vorbereitet. Ab Anfang 2013 soll auch die Betreuung in der Nacht möglich sein. Am 28. des Vormonats schliesst das Webportal, und man kann seine Reservationen noch sehen, aber nicht mehr mutieren, denn nun organisiert Strampolino sein Betreuungsteam. Der Betreuungsschlüssel muss immer eingehalten werden, die Anzahl Kinder bestimmt die Anzahl Betreuungspersonen.

Abrechnung nach Aufenthaltsdauer

Die Familie bringt nun am Morgen des reservierten Tages ihr Kind ins Strampolino. Schon die Garderobe ist mit Flugzeugsitzen ausgestattet, und es ist nicht zu übersehen, dass dieser Ort etwas mit der Fliegerei zu tun hat. Wenn die Jacke abgelegt und die Finkl angezogen sind, wird das Kind von den Eltern noch zum Gruppenraum gebracht. Hier nimmt eine Betreuerin das Kind entgegen, fragt, ob das Kind gut geschlafen hat und alles in Ordnung ist. So weit kennt man das von



Eine Krabbelecke wartet auf die ersten Kinder.



Markus Grob (v.l.), Harry Hohmeister und Valérie Hauswirth übergeben Morena Inäbnit feierlich den Schlüssel.

einer guten Kita – doch nun kommt der kleine Unterschied: Am Eingang befindet sich eine Stempeluhr, hier bestätigen die Eltern nun die Ankunft ihres Kindes mit einer Chipkarte. Beim Abholen wird dieses kleine Ritual erneut durchgeführt, denn Strampolino hat auch ein Abrechnungssystem, das den unregelmässigen Betreuungszeiten angepasst ist. Ende des Monats werden nämlich die genauen Zeiten abgerechnet, zu denen das Kind da war. Betreuungspauschalen, die in Kitas üblich sind, hat Strampolino einfach abgeschafft. Ist eine Familie im Urlaub oder das Kind krank, zahlt die Familie auch keinen Betreuungsplatz – ganz einfach.

Kriens und Kloten

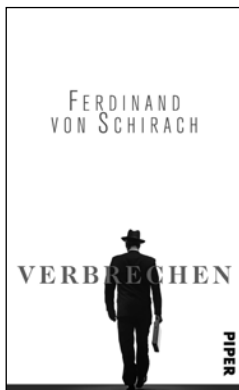
Und warum erst jetzt? Strampolino hat vor vier Jahren in Kriens im Kanton Luzern die erste Kita eröffnet. Zwar nach dem üblichen System, mit Betreuungspauschalen und regelmässigen Betreuungstagen, doch auch da suchte ich, als Initiantin und Geschäftsleiterin, schon nach neuen Wegen. Das Betreuungsteam interdisziplinär und die Platzverhältnisse überdurchschnittlich – denn die Kinder sollen nicht nur betreut, sondern auch gefördert werden. «Strampolino versteht sich als Bewegungs-Kita, denn durch die körperliche Bewegung lernt das Kleinkind», so die Kinderpsychologin Morena Inäbnit.

Nach zwei Jahren hielt ich nach neuen Partnern Ausschau und wurde bei der Swiss, AEROPERS und kapers fündig. Das organisatorische und pädagogische Konzept überzeugte die drei Partner, und sie schnürten im Frühling dieses Jahres gemeinsam mit Strampolino ein Finanzpaket, das die Kita in Kloten ermöglicht hat. Und ja, auch Kloten hat nun eine Bewegungs-Kita, und erst noch die flexibelste der ganzen Schweiz. ●

Kontakt Strampolino

Alte Mühle, Industriestrasse 14, 8302 Kloten
043 305 27 92
www.strampolino.ch

Text: Viktor Sturzenegger



Unglücksfälle und Verbrechen

«Ich habe Ingrid klein gemacht.» So lakonisch, wie dieser Satz klingt, so präzise erzählt der Autor über Fälle, die ihn in seiner Praxis als Strafverteidiger und Anwalt beschäftigt haben. Von Schirach gelingen in seinen kurzen Geschichten verdichtete Abbilder ganzer Schicksale, und er zeichnet sie auf, ohne allzu grosse Emotionen zu zeigen. Dennoch fühlt er mit den Menschen, die er in Zusammenhang mit Strafuntersuchungen zu verteidigen hat, vermag festzuhalten, was sie treibt und zu ihren Handlungen veranlasst hat, und dies, obschon die Lebensgeschichten, die ihm untergekommen sind, alles andere als selbstverständlich und schon gar nicht immer auf Antrieb nachvollziehbar sind.

Sei es beim alten Arzt, der seine lebenslängliche Beziehung beendet, oder bei den kleinen Gaunern, die ein vermeintlich leichtes Opfer bestehlen, auch beim «dummen» kleinen Bruder, der seinen grösseren Brüdern vor Gericht raffiniert die Köpfe aus den Schlingen zieht, oder in der Geschichte der osteuropäischen Dirne, die nach dem plötzlichen Ableben ihres Freiers unverhofft Hilfe von einem Bettler erhält und trotz katastrophalem Ausgang durch dessen Bemühungen sogar Asyl in Berlin erhält: Immer sind die Erzählungen von Schirachs gut für die eine oder andere Überraschung, und man ist am Ende einer Geschichte schon gespannt auf die nächste.

Wenn auch etwas weniger dicht als sein erster Band, ist doch auch sein zweites Buch mit Erzählungen über Schuld und damit verbundener Sühne durchaus lesenswert. Wie von Schirach es vermag, die Handlungen und Aussagen seiner Figuren und den Lauf der Welt in wenigen Worten festzuhalten, ist absolut bemerkenswert.

Sein neuestes Buch, «Der Fall Collini», ist nicht mehr nur eine Ansammlung, sondern eine einzige, in klassischer Schirach-Manier erzählte Geschichte. Ich bin gespannt auf weitere Werke dieses Autors.

Ferdinand von Schirach: Verbrechen, ISBN 978-3-492-05362-4, München 2009

Ferdinand von Schirach: Schuld, ISBN 978-3-492-05422-5, München 2010

Ferdinand von Schirach: Der Fall Collini, ISBN 978-3-492-05475-1, München 2011



Der grosse dichtende Richter ist tot

Vor Kurzem starb Herbert Rosendorfer. Meine erste Begegnung mit seinem literarischen Schaffen hatte ich dank meines damaligen Deutschlehrers Immanuel Steck, der uns Rosendorfers Bayern-Adels-Epos «Deutsche Suite» näherbrachte. Heute könnte ihn dies unter Umständen den Job kosten.

Rosendorfer hat seither meine Fantasie beflügelt, seine anarchisch, tragikomischen Geschichten haben mich über viele Jahre begleitet. Eine breitere Leserschaft anzusprechen gelang ihm schliesslich mit seinem Roman «Briefe in die chinesische Vergangenheit», worin er einen zeitreisenden alten Chinesen (wegen der Erdpräzession) 3000 Jahre später im modernen Min-Chen (München) auf Entdeckungsreise schickt. Seine Eindrücke schreibt dieser in Briefen an einen Kollegen im alten China, die er in einem Astloch «versenden» kann. In diesem Buch findet sich Rosendorfers Satire in mehrheitsfähiger Aufmachung und ist sehr ergötzlich zu lesen.

Andere Bücher, allen voran die «Deutsche Suite», fanden eher weniger Aufmerksamkeit bei einem grösseren Publikum. Vielleicht sind Rosendorfers ätzende Abbilder bayrisch selbstgenügender Monarchen und Adabais etwas schwer verdaulich für die dem Gängigen Zugeneigte. Bayern war Ort seiner Tätigkeit am Gericht und Gegenstand vieler seiner Geschichten. Rosendorfer kehrte ihm in seinen letzten Jahren den Rücken, um sich in seiner Geburtsstadt Bozen niederzulassen, das er als Junge mit seinen Eltern wegen der Bedrohung durch Mussolinis Schergen verlassen musste.

Mit Herbert Rosendorfer ist ein eigenständiger Freigeist in die ewigen Jagdgründe der Unabhängigen gegangen.

Herbert Rosendorfer: Briefe in die chinesische Vergangenheit, ISBN 978-3-7844-3124-6, München 2007

Herbert Rosendorfer: Deutsche Suite, ISBN 3-257-20328-4, Zürich 1981

Schon bald beginnt wieder eine Zeit der gegenseitigen Geschenke, und da ist es vielleicht etwas verwegen, Rosendorfers «Deutsche Suite» mitzubringen, dann schon eher die «chinesischen Briefe». Bildbände erfreuen sich jedoch einer noch grösseren Beliebtheit.

Nicht nur schöne Bilder

Wir haben unseren Kollegen Dominique Wirz mit seinem «Shooter's Corner» in der «Rundschau» schätzen gelernt, einige haben vielleicht auch schon an einem seiner Kurse für besseres Fotografieren teilgenommen oder einen seiner Vorträge gehört. Reise Freude und ein unersättliches Interesse am Menschen zeigt er eindrucksvoll



in seinem Fotoband über seine Reisen in Indonesien. Wer das Inselland einmal kennengelernt hat, wird auf ewig den Eindruck grüner Reisterrassen und freundlicher Bewohner in Erinnerung behalten. Meine eigenen Erinnerungen an Java und Bali werden in diesem Buch auf unterhaltsame Weise durch Dominiques Schilderungen seiner Reisen mit verschiedenen Reisepartnerinnen und -partnern ergänzt. Natürlich hat er das Land intensiver und sportlicher erkundet, als ich dies je hätte tun können, und ist mit Velo und zu Fuss in entlegenste Winkel der tropischen Wälder und auf höchste Gipfel vulkanischer Berge geklettert.

Was mich fasziniert, ist die Tatsache, dass Dominique der indonesischen Sprache mächtig ist und sich somit einen viel intensiveren Zugang zu den Menschen eröffnen konnte. Polizisten bieten ihm einen Rastplatz auf einer Pritsche im Polizeiposten an, lärmende Kinder zeigen plötzlich Respekt und Anstand, und ein aufdringlicher Kunsthandwerk-Verkäufer vergisst, dass er eigentlich etwas verkaufen will, und lädt ihn zu sich nach Hause ein.

In seinen historischen und geografischen Schilderungen bleibt er abwechslungsreich und flicht immer eigene Erfahrungen ein. In seinen kursiv abgesetzten Abenteuer-Schilderungen wird es jedoch wirklich hautnah. Den Lesenden fliesst förmlich das immer feuchte Klima des tropischen Regenwalds in den Kragen, und man leidet mit, wenn der Aufstieg zum Gunung Leuser überraschend beschwerlich wird; freut sich mit, wenn die Besteigung des Gipfels am Schluss in morgendlicher Weitsicht ein spektakuläres Schauspiel abgibt. Immer natürlich wird die Fantasie der Lesenden durch Dominiques schöne Bilder genährt.

Dominiques Art zu reisen ist nicht die gängige, er nimmt sich Zeit. Durch die Möglichkeit, mit den Menschen zu sprechen, eröffnen sich ihm tiefere Einblicke in eine fremde Welt, als sie sich normalen Touristen ergeben. Dies kann auch gefährlich sein – die Begegnung mit den Waranen auf Komodo scheint jedenfalls auch ihm Eindruck gemacht zu haben, während ihm die Exkrememente und Tatzenspuren des Sumatra-Tigers und das Fehlen einer Begegnung mit Nashörnern noch enttäuschend vorkam.

Richtig abenteuerlich ist seine Beschreibung der Expedition ins Innere des Urwalds von Kalimantan, des früheren Borneo. Durchwaten von Furten in Wasser voller Blutegel, die Qual durch Sandfliegen, das Schlagen eines Weges mit Macheten und das Verlieren der Freunde im Dschungel lassen beinahe an die von den Einwohnern gefürchteten bösen Geister des Batu Krengo glauben.

Trotzdem scheint mir dieser inhaltsreiche Bildband ein geeignetes Weihnachtsgeschenk für an Welt und Menschen interessierte Patenkinder, Grosstanten, Erbonkel, Kind und Kegel zu sein. Vielleicht mit dem Hinweis, nicht gerade vor dem grossen Weihnachtessen Dominiques Schilderung des Totenfestes bei den Torajas zu lesen...

Das Buch kann direkt beim Autor bezogen werden, auf Wunsch mit persönlicher Widmung oder allgemeiner Signatur. Preis: 30 Franken inkl. Versand per Crew-Post. An externe Versandadresse: plus 7 Franken. Bestellungen am besten per E-Mail an mail@dominique-wirz.ch mit folgenden Angaben:

- Anzahl Exemplare
- Widmung? Wenn ja: Eher allgemein und unpersönlich gehalten oder speziell für jemanden?
- Wohin versenden? Name und Adresse inkl. Crew-Post-Adresse, falls vorhanden.
- Evtl. Telefonnummer für Rückfragen angeben.



Food for Nostalgia

Um bei Bildern zu bleiben: Kürzlich veröffentlichte die Reihe «Bilderwelten, Fotografien aus dem Bildarchiv der ETH-Bibliothek» ihren zweiten Band mit dem Titel «Swissair Souvenirs».

Darin finden sich zahllose Aufnahmen, die im Auftrag der Swissair für Werbe- und Archivzwecke hergestellt oder von Swissair-Mitarbeitenden in Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit gemacht wurden.

Das Spektrum reicht von Flugzeug-Aufnahmen aller Art über Darstellungen im Stil von «Berufe an der Arbeit» und Aufzeichnungen neuer Service-Abläufe bis hin zur Präsentation neuer Uniformen.

Allemaal ein gutes Futter für Nostalgikerinnen und Nostalgiker, die sich gerne an die so viel besseren, leider vergangenen Zeiten erinnern möchten. Wem das noch nicht genug ist, der kann direkt auf das Fotoarchiv der ETH-Bibliothek zugreifen: <http://ba.e-pics.ethz.ch>.

Die ETH kam nach dem Grounding über die Stiftung «Luftbild Schweiz» zu gegen 300 000 als erhaltenswert eingestuften Bildern. Die archivarische Aufarbeitung dieser Vielzahl an Aufnahmen dauert noch bis Mitte 2013 und soll danach den Zugang zu zirka 35 000 Bildern ermöglichen. Im Moment sind es etwa die Hälfte, ausreichend für viele Stunden der visuellen Beschäftigung mit der Fliegerei in der Schweiz.

Wem das Web zu flüchtig oder zu schwer erschliessbar ist oder wem die im Netz mit einem Wasserzeichen versehenen Fotos zu entstellt sind, greife zum Buch und begnüge sich mit einem überschaubaren Querschnitt der Sammlung.

Ruedi Weidmann: Swissair Souvenirs, ISBN 978-3-85881-359-6, Zürich 2012

IFALPA AGE Committee Meeting 2012

In Johannesburg diskutierten Piloten über Sicherheitsstandards auf Flughäfen. Verzögerungswerte kamen ebenso zur Sprache wie Markierungen auf Rollwegen und Bremssysteme am Ende einer Piste.

Text: Alexander Kuhn, F/O A320

Die IFALPA (International Federation of Airline Pilot Association) hat insgesamt zwölf Air Safety Committees (ASC), die sich mit verschiedenen Themen zur Luftfahrt befassen, an Problemlösungen arbeiten, Policies erstellen oder zum Beispiel Rundbriefe zu aktuellen Themen verfassen. Eines dieser ASC ist das Bindeglied zwischen IFALPA, den Flughäfen und der ICAO. Das Aerodrome and Ground Environment (AGE) Committee hat also die primäre Aufgabe, sicherzustellen, dass sich alle Flughäfen weltweit an die Bestimmungen des ICAO Annex 14 halten, diese verbessern und Inputs an die ICAO weiterleiten.

Das diesjährige AGE Meeting fand in Johannesburg statt. Während drei Tagen waren rund 20 Personen aus 13 Airline Pilot Associations anwesend. Die meisten davon Piloten, jedoch waren auch Vertreter aus der Industrie wie der Boeing-747-8-Chefpilot Mark Feuerstein dabei. Ich möchte Euch nun einen kurzen Überblick über die interessantesten Hauptthemen geben, bevor ich einen speziellen Punkt genauer erläutern werde.

BA versus FC

Leider ist es bis heute nicht gelungen, eine einheitliche Lösung zur Beschreibung von Verzögerungswerten zu finden. Was gibt uns Piloten nun eine zuverlässige Aussage? Meldet ein Pilot nach seiner Landung mit einer King Air «BA Medium», stellt sich die Frage, ob diese Information für eine nachfolgende A340-Besatzung wertvoll ist. Meint ein finnischer Pilot mit dem Wort «slippery» dasselbe wie ein Pilot aus Südafrika? Mark Feuerstein von Boeing zeigte uns auf, wie die Zukunft aussehen könnte. Er erklärte, dass man daran arbeite, Messsensoren am Flugzeug anzubringen, die bestimmte Werte wie Gewicht, Wind und Bremskraft usw. messen und verarbeiten. Diese Daten sollen dann per Datalink an nachfolgende Flugzeuge gesendet werden, damit sie beispielsweise eine



Das EMAS bremst Flugzeuge beim Runway Overrun kontrolliert ab und bewahrt sie vor grossen Schäden.

exaktere Landedistanz berechnen können. Dieses Thema wird das Committee wohl noch Jahre beschäftigen, denn eine Vereinheitlichung ist nicht in Sicht.

Des Weiteren wurde diskutiert, wie man Taxiway markings speziell für Low Visibility Operation verbessern oder wie man Ground Paintings deutlicher darstellen kann, um beispielsweise beim Eindrehen zum Standplatz eine grössere Sicherheit vor einer eventuellen Kollision mit Bodenfahrzeugen oder Gepäckanhängern zu gewährleisten. Schlussendlich brachte uns Bob Beason (Biologe und Radarspezialist, USA) auf den neusten Stand der Bird Strike Avoidance Technic. So wurde am JFK Airport in New York bereits ein System erprobt, das die Gegend im Umkreis von mehreren nautischen Meilen scannt. Einfliegende Vogelschwärme werden mit einem speziellen Radar erfasst (Höhe, Kurs, Geschwindigkeit), und die Flugbahn wird verfolgt. Anhand dessen kann ein Lotse einem an- oder abfliegenden Flugzeug eine neue Höhe oder Kursänderung geben, um einem Bird Strike schon früh genug vorbeugen zu können. Wir werden diese spannende Thematik weiterhin verfolgen und Euch auf dem Laufenden halten.

Das sind nur einige wenige Themen, die während des Meetings besprochen und analysiert wurden und wozu gegebenenfalls eine Position aus Pilotensicht entworfen wird.

Nun möchte ich auf ein Thema etwas genauer eingehen.

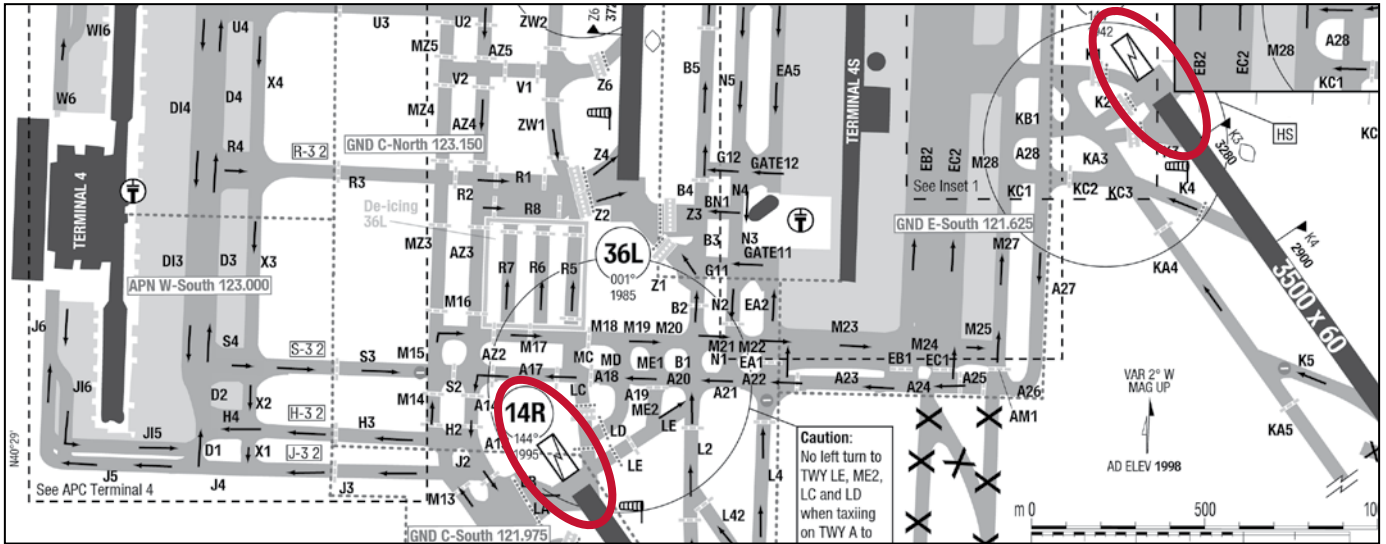
EMAS – Bremse und Schutz

Mir was das Kürzel EMAS unbekannt. Doch dahinter verbirgt sich eine geniale Sache. EMAS steht für Engineered Materials Arrestor System. Das System befinden sich am Ende einer Piste und bremst ein Flugzeug bei einem Runway Overrun sicher ab. Hört sich gut an – ist es auch! EMAS ist ein relativ kleines Feld aus Zementblöcken, die in den Boden eingelassen werden. Überschiesst ein Flugzeug das Pistenende, zerbrechen die Blöcke aufgrund des Flugzeuggewichts und bringen es kontrolliert und vor allem sicher zum Stehen. Eine anschliessende Evakuierung der Passagiere oder der Einsatz von Rettungsfahrzeugen wird nicht behindert, da deren Gewicht nicht ausreicht, um die Blöcke zum Brechen zu bringen. Des Weiteren lassen sich die Stärke und die Grösse des EMAS-Betts auch auf bestimmte Flugzeugtypen zuschneiden. Es ist darauf ausgelegt, ein Flugzeug mit einer Geschwindigkeit von maximal 70 Knoten abzubremsen.

Viele Pisten grosser Airports, vor allem in den USA, sind bereits mit EMAS ausgestattet:

- Boston: 04L, 15R
- New York JFK: 04R/22L
- Chicago O'Hare: 04R/22L.

In Europa sind die Enden der Pisten 33L und 33R in Madrid Barajas seit 2007 mit EMAS ausgestattet. Auf unseren LIDO-Charts stellt sich das folgendermassen dar:



Kennzeichnung des EMAS in Madrid.

Somit wäre es sinnvoll, EMAS bei einem Take-off oder Approach Briefing zu erwähnen, möglicherweise mit «EMAS at end of RWY» oder «EMAS available». Das hat einen guten Grund, denn es ist schon vorgekommen, dass Piloten, denen die Existenz eines EMAS nicht bekannt war, bei einem unvermeidlichen Runway Overrun am Ende der Piste nach links oder rechts steuerten, um mehr Abrollstrecke zu gewinnen. Der wohl bessere und sicherere Weg wäre gewesen, direkt auf das EMAS-Bett zuzusteuern.

Seit der Einführung des Systems wurden insgesamt acht Flugzeuge sicher abgebremst, darunter eine Boeing 747 und ein Airbus 320. Besonders erwähnenswert ist, dass es bei keinem dieser Vorfälle verletzte Personen oder Schäden am Flugzeug gab – lediglich Reifen mussten gewechselt werden. Es gibt mittlerweile 68 EMAS-Systeme an 45 Flughäfen (Stand Mai 2012). Das System ist sehr effizient und lobenswert, eine grössere Verbreitung wäre sicherlich erstrebenswert. ●

Projektbesichtigung
Sa, 1.12.12, 11 bis 14 Uhr
Alte Rheinstrasse 87,
8424 Embrach

**NAHE NATUR-
SCHUTZGEBIET**

**NÄHE
BAHNHOF**

Blickpunkt
Töpferei Embrach

PREISWERTE 2½- BIS 5½-ZIMMER-
EIGENTUMSWOHNUNGEN.

Neben dem Bahnhof auf dem Areal einer ehemaligen Töpferei in Embrach entstehen 75 moderne Wohnungen mit 64 bis 136m² Wohnraum. Direkt am Naturschutzgebiet angrenzend, mit einer Spielwiese am Waldrand, Nutzgärten, zentralem Begegnungsort sowie E-Car- und E-Bike-Sharing. Alle Details finden Sie auf www.toepferei-embrach.ch | Ihr Kontakt: Eva Weber, T 043 444 26 46

Blickpunkt ● Lebensraum AG
Seestrasse 98 | 8610 Uster | T 043 444 26 44 | www.blickpunkt-lebensraum.ch

**E-CARS- UND
E-BIKE-SHARING**

walder, werber

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 100 Jahren

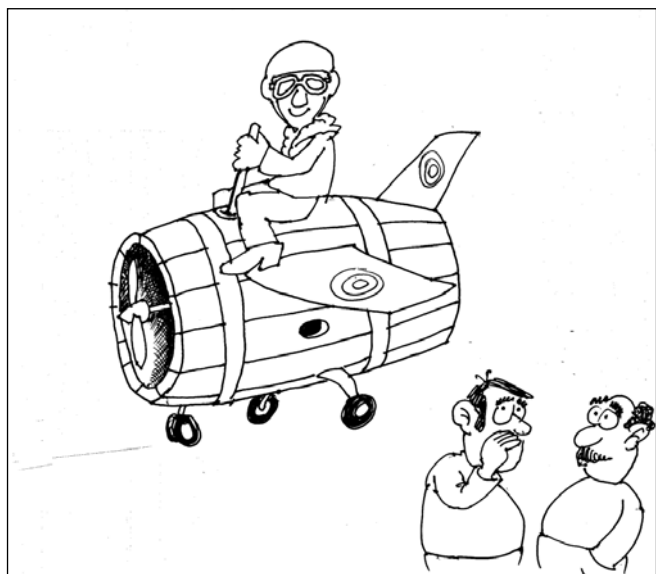
Karaagac, Türkei, 16. Oktober 1912: Der erste Bombenangriff aus einem Flugzeug fand bereits 1912 im ersten Balkankrieg statt. Der bulgarische Offizier Christo Toprakchiev hatte vorgeschlagen, Granaten von einem Flugzeug aus abzuwerfen. Kapitän Simeon Petrov führte die Idee weiter. Er entwickelte mehrere Prototypen von Flugzeugen mit erhöhter Nutzlast und dazu passende, unterschiedliche Granatentypen. Am 16. Oktober warf der bulgarische Beobachter Prodan Toprakchiev zwei dieser Granaten von einem Flugzeug des Typs Albatros F2, das von Radul Milkov geflogen wurde, auf einen türkischen Bahnhof in der Nähe von Karaagac. Nach mehreren Tests entwickelte Petrov das Enddesign der Granaten mit verbesserter Aerodynamik. Diese Version wurde von den bulgarischen Fliegern während der Eroberung der Stadt Edirne im März 1913 verwendet. Später wurden Kopien der Pläne an Deutschland verkauft.



Albatros F2 mit Pilot Radul Milkov.

... vor 80 Jahren

Vizzola Ticino, Italien, 7. Oktober 1932: Der Ingenieur Luigi Stipa wollte den Luftstrom des Propellers



Womit der Küferlehrling Luigi Stipa in Wahrheit seine Ausbildungszeit verplempert hat...

in eine kegelförmige Röhre einleiten, durch die stetige Abnahme des Querschnitts verdichten und somit unter Ausnutzung des Bernoulli-Effekts die Strömungsgeschwindigkeit der Luft erhöhen. Diese wollte er dann am Ende der Röhre wieder austreten lassen, um den Schub zu erzeugen. Zusammen mit dem italienischen Militär begann man im Mai 1932 im Flugzeugwerk Caproni bei Varese nach seinen Plänen und unter seiner Leitung mit der Konstruktion und dem Bau eines Versuchsmusters. Der Rumpf war als Hohlzylinder mit einem maximalen Aussendurchmesser von 2,90 Metern und einem maximalen Innendurchmesser von 2,22 Metern ausgebildet und wurde von einem Spantengerüst aus Leichtmetall gebildet. Am 7. Oktober führte der Caproni-Testpilot Domenico Antonini den Erstflug durch. Anschliessend wurde die Maschine nach Montecelino, dem Testzentrum der Regia Aeronautica, überstellt, wo weitere Testflüge durchgeführt wurden. Dabei stellte man fest, dass die Maschine um alle Achsen extrem stabil war. Ihre Landegeschwindigkeit war erstaunlich niedrig, was sich in einer extrem kurzen Landestrecke widerspiegelte. Im Endergebnis waren die Flugleistungen aber nicht besser als bei einem herkömmlichen Flugzeug, sodass die Versuche nach einer Anzahl weiterer Testflüge beendet wurden. Die Stipa-Caproni hatte grossen Einfluss auf die später entwickelten Strahltriebwerke, die die Entwicklung zum reinen Düsenflugzeug in Italien einleiteten.



Stipa Caproni, das fliegende Fass.

... vor 60 Jahren

London, England, 31. Dezember 1952: David Leans Film «The Sound Barrier» wird zum ersten Mal einem breiten Publikum vorgestellt. Der bekannte Regisseur («Die Brücke am Kwai», «Lawrence von Arabien» und «Doktor Schiwago») erzählt die Geschichte des visionären Flugzeugbauers John Ridgefield, der sich in den Kopf gesetzt hat, die Schallmauer zu durchbrechen. Dafür ist ihm kein Opfer zu hoch – weder der Tod seines Sohnes noch der seines Schwiegersohnes. Seine Tochter Susan jedoch wendet sich vollkommen von ihm ab. Ebendiese Beziehung steht von Beginn an im Mittelpunkt des Films. Susan bewundert ihren Vater für das, was er erreicht hat, verachtet ihn jedoch gleichzeitig wegen seiner scheinbaren Kälte, seiner Besessenheit und die Gleichgültigkeit den menschlichen Opfern gegenüber. Sie versteht seine Motivation nicht. Erst als der Vater ihr mit ungelungenen Worten klarmachen kann, dass es ihm ausschliesslich um

die Umsetzung seiner Visionen geht, beginnt sie ihn zu verstehen. «The Sound Barrier» ist ein Meisterstück des subjektivierten Erzählens. Regelmässig wird die Perspektive der Heldin (Ann Todd) eingenommen. Immer wieder macht sich die Kamera ihren Blickwinkel zu eigen – beim Start der Düsenmaschine, mit der sie und ihr Mann nach Kairo fliegen, und ebenso nach seinem Tod, als ihr Vater seine letzten Funksprüche abhört.



Ann Todd und Nigel Patrick in «The Sound Barrier».

... vor 40 Jahren

Moskau, UdSSR, 23. Dezember 1972: Andrei Nikolajewitsch Tupolew stirbt im Alter von 84 Jahren. Die Buchstaben seines Namens ANT und TU sind als Typenbezeichnungen an vielen russischen Flugzeugen zu fin-



TU-134 auf einer Briefmarke der ehemaligen DDR.

den. Dies schon seit 1922, als der Sohn eines Notars am Zentralen Institut für Aerodynamik das erste Flugzeug-Konstruktionsbüro der Sowjetunion eröffnete. Der erfolgreiche Planer, der 1923 mit dem Sport-Eindecker ANT-1 begann, zwei Jahre später das erste sowjetische Ganzmetallflugzeug ANT-2 konstruierte und dann Jäger (ANT-3) und Bomber (ANT-4) entwarf, blieb dennoch von Stalins grosser Säuberung nicht verschont. Als seine achtmotorige «Maxim Gorki» beim ersten öffentlichen Probeflug 1934 abstürzte und eine unbekannte Zahl Ehrengäste ums Leben kamen, wurde er verhaftet.

Tupolew blieb auch im Gefängnis konstruktiv. Er zeichnete hinter Gittern den Sturzkampfbomber TU-2 und wurde 1942 rehabilitiert. Der dreifache Held der sozialistischen Arbeit, der in 50 Jahren mehr als hundert Flugzeugmuster fertigte, erlebte noch im Herbst 1971 den Erstflug des von seinem Sohn Alexej entworfenen Überschall-Passagierjets TU-144.

... vor 30 Jahren

Seattle, USA, 5. Oktober 1982: Erstflug des wunderbaren Verkehrsflugzeugs Boeing 747-300. Es hat eine Reichweite von rund 13400 Kilometern. Seine Ausmasse entsprechen dabei etwa denen einer B-747-200, allerdings besitzt die 300er-Ausführung ein verlängertes Oberdeck. Als Triebwerke für die Maschine wurden meist Pratt & Whitney JT9D-7R4 eingesetzt. Hierdurch konnte der Verbrauch an Treibstoff im Vergleich zur vorherigen Baureihe wesentlich verringert werden. Das grössere Oberdeck verbesserte zudem die Aerodynamik des Fliegers, wodurch sich auch die maximale Reisegeschwindigkeit erhöhte. Diese betrug 0,86 Mach. Den Erstflug absolvierte das Flugzeug im Herbst 1982 ohne Probleme. Der erste kommerzielle Kunde für die B-747-300 war die Fluggesellschaft Swissair, die diese Maschine des amerikanischen Herstellers Boeing ab März 1983 im regulären Flugbetrieb einsetzte. Insgesamt wurden 81 Exemplare des Flugzeugs hergestellt. Die letzte Boeing 747-300 wurde im Oktober 1988 an die Fluglinie Japan Asia Airways ausgeliefert. Neben der reinen Passagiervariante baute Boeing im Lauf der Zeit auch eine Kombi-Maschine, die als Passagier- oder Frachtflugzeug eingesetzt werden konnte. Erster Kunde dieser neuen Ausführung war erneut die Swissair. Insgesamt stellte Boeing von diesem Modell 21 Exemplare her. Die letzte Maschine dieser Art wurde am 25. September 1990 an die belgische Fluggesellschaft Sabena ausgeliefert. ●



Aufkleber der Swissair 747 Flight Crews.



- 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

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Darwin Airline, die mit der Übernahme eines Teils der Baboo-Operationen in Genf auf eine Flotte von acht Flugzeugen angewachsen ist, kämpft speziell auf den Strecken nach Genua und Luxembourg mit einer Entwicklung des Fluggeschäfts, das rund zehn Prozent unter den Erwartungen liegt. Darwin hat schon im September die beiden Bombardier Dash8-Q400 an den Vermieter zurückgegeben und fliegt zurzeit nur noch mit Saab 2000.

Als erstes Flugzeug der bestehenden **Swiss-Flotte**, das nicht bereits im neuen Design ausgeliefert wurde, hat die Avro RJ100 HB-IXX bei Air Livery in Norwich UK offiziell das neue Swiss-Erscheinungsbild ohne Würfel-Logo erhalten. Im Unterschied zu den A320 und A330 blieb dabei die Grösse der Swiss-Titel nahezu unverändert; die Aufschrift nimmt weiterhin den angestammten Raum oberhalb des Fensterbands zwischen Tür und Flügelansatz ein, sodass das Redesign praktisch kaum auffällt.



HB-IXX im neuen Swiss-Look... fast kein Unterschied!

World News...

Some numbers and facts, **just for fun:**

- So far only 5 per cent of the world population have ever been on an airplane...
- The airline industry has currently made net losses of 25 billion Euro since 1940...
- For the operator the average profit per seat on a 1 hour flight today is 1,75 Euro...
- In 1940 to fly from London to New York cost 1 year salary and today it costs the wage of working only two days...
- The average age of a commercial aircraft is 19 years ...
- Tom Stuker is the world's most frequent flyer: he has travelled over 10 millions miles...
- There are 14 000 commercial flights and 3 million people in the air at any one time...

Boeing stellte den aktuellen «Current Market Outlook» vor, der für die kommenden 20 Jahre die Auslieferung von 34 000 neuen Flugzeugen im Gesamtwert von 4,5 Billionen US-Dollar und damit eine Verdoppelung der weltweiten Flotte erwartet. Standard-Rumpfflugzeuge (single aisle) werden Boeing zufolge mit 23 240 Exemplaren das Gros der Auslieferungen stellen, gefolgt von Widebody-Jets (twin aisle) mit 7950 Exemplaren, Regionaljets mit 2020 Flugzeugen und Jumbos (large) mit 790 Exemplaren.

Chinese airframer **Comac** is firming plans to manufacture an indigenous widebody aircraft and has tentatively scheduled for it to be rolled out around 2025. Construction of the widebody facility at Shanghai's Pudong airport will begin only after the C919 programme is completed to meet the 2014 first flight target for the narrowbody. The backlog for the C919 was bolstered with a 50 aircraft order from CCB Financial Leasing, bringing Comac's total order book for the narrowbody to 330.

Bombardier admits that the maiden flight of the C-Series twinjet could slip into the first quarter of next year, but the airframer is expecting to receive the wing set for its initial flying prototype in November. The manufacturer, which is nearing completion of its static test C-Series airframe, has been trying to keep the programme on track for first flight by the end of this year. Bombardier executives have repeatedly said the entry into service date, scheduled for the end of 2013, is still actual and more meaningful for customers.



A Bombardier Cseries in the (old...) Swiss colors.

Le géant européen de l'aéronautique et de défense **EADS** a annoncé qu'il relevait ses prévisions financières après des résultats en forte hausse au deuxième trimestre, mais ses performances sont assombries par un nouveau retard sur le programme de l'Airbus A350. L'A350 XWB (Xtra wide body) est la nouvelle famille de gros-porteurs de moyenne capacité d'Airbus. EADS a précisé dans un communiqué que la mise en service de ce futur long-courrier est désormais prévue au second semestre 2014, soit un nouveau retard constaté de trois mois environ. Le démarrage de l'assemblage était initialement prévu pour fin 2011, mais il avait été retardé en raison de problèmes avec des sous-traitants. Le déroulement du programme reste délicat compte tenu de l'utilisation du composite en grande quantité, un défi industriel pour les constructeurs aéronautiques. Il doit concurrencer le Boeing 787 Dreamliner et le B-777. Les différentes parties du fuselage sont construites à Saint-Nazaire, puis livrées par Airbus A300-600ST Beluga à Toulouse pour assemblage final.

Airbus hat bekanntgegeben, dass er die Produktion von Flugzeugen der A320-Familie in den Vereinigten Staaten aufnehmen will. Die Flugzeuge sollen dort aber



Livraison à Toulouse d'un tronçon du fuselage d'un A350XWB.

nicht nur gefertigt, sondern auch ausgeliefert werden. Die Endmontage im Brookley Aeroplex in Mobile, Alabama, wird die erste des Unternehmens in den USA sein. In dem Werk, dessen Bau im Sommer 2012 aufgenommen wurde, sollen voraussichtlich ab 2015 A319, A320 und A321 endmontiert werden. Auslieferungen vom Werk in Mobile sollen dann ab 2016 erfolgen. Airbus betritt im Übrigen in Mobile kein unbekanntes Terrain. Der Hersteller unterhält dort ein Engineering Center, das sich ebenfalls im Brookley Aeroplex befindet und mehr als 200 Ingenieure sowie unterstützende Mitarbeiter beschäftigt.

Crash News...

A senior executive of grounded carrier **Yak Service** has been charged by Russian investigators who allege that the pilots of a Yakolev Yak-42 that crashed on take-off last year had been illegally operating the aircraft. Inquiries into the accident determined that inadvertent braking by the crew meant the aircraft failed to rotate, and it overran before breaking up. It says the crew had no right to be operating the aircraft. One of the pilots has been put in command on the basis of falsified documents while the other had not completed required training on the aircraft. The investigative committee alleges that the senior executive knew that the pilots were inadequately qualified to operate the aircraft, but nevertheless allowed the flight, which was transporting the hockey team Lokomotiv Yaroslav, to go ahead. All but one of the 45 occupants were killed during the crash. In a separate case, the Russian investigators have also determined that both pilots of an Antonov An28 operated by **Petropavlosk-Kamchatsky Air Entreprise** were intoxicated by alcohol before the aircraft crashed in the



The Antonov An28 which crashed in September.

country's Far East. The captain's blood-alcohol level was 0,92 per cent, corresponding to «mild intoxication» by Russian standards, while the first officer's higher measure of 2,03 per cent was the equivalent of an «average level of drunkenness». Alcoholic intoxication of crews members has featured in previous accidents in Russia, including the fatal loss of an Aeroflot-Nord Boeing 737 during approach to Perm in September 2008.

Indonesian investigators have opened an inquiry after pilots from local carrier **Sriwijaya Air** landed at the wrong destination. The captain and the first officer of the aircraft have been grounded in the wake of the incident. The Boeing 737 had been operating the service to Minangkabau airport in western Sumatra, but the aircraft touched down instead at Padang's Tabing airport, long closed to commercial flights and used only by the air force. While the two airports are located some 14 kilometres apart, they share a close resemblance. Both have a single runway located to, and only a few hundred metres from the coastline with similar orientation. The event occurred in daylight, while meteorological data pointed to good visibility and weather conditions at the time. The incident echoes an event in September 2005, when two pilots were grounded after landing a Wings Air MD-80 at Tabing, two months after commercial traffic was transferred to the new Minangkabau airport. There have been several instances of erroneous approaches to closely located airports but few as notable as that involving a Northwest Airlines McDonnell Douglas DC-10 which, in September 2005, landed at Brussels instead of Frankfurt.

Short News ...

Phillipines Airlines bestellte 34 Airbus 321ceo (classic), zehn A321neo und zehn A330-300. Nachdem die San-Miguel-Gruppe (bekannt für Bier) Anfang des Jahres mit 49 Prozent bei PAL eingestiegen ist, steht frisches Geld zur Verfügung.

Beim Staatsbesuch von Frau Merkel in Peking gab es noch einen neuen Airbus-Auftrag der Chinesen. **Die Leasinggesellschaft ICBC** (Industrial and Commercial Bank of China) bestellte weitere 50 Flugzeuge der A320-Familie, und zwar 30 A320ceo sowie 20 A320neo. ICBC hatte schon vorher 42 A320/321 bestellt. Es ist der erste neo-Auftrag aus der Volksrepublik.

Boeing bestätigte eine Bestellung der **Air China** über fünf B-747-8I zur Lieferung ab 2014.

Aeromexico bestellte gleich 90 B-737MAX-8 und noch zehn B-787-9 dazu.

Als erste Airline scheint Silkair von der A320-Serie zur B-737 zurückzuwechseln. Die Singapore Airlines-Tochter schloss einen Vorvertrag über insgesamt 68 B-737, 23 B-737-800, 31 B-737MX-8 plus 14 Optionen ab. Aktuell fliegt Silkair mit 22 A319/320.

Qantas ist wie eigentlich immer in der Krise und hat ihre drei B-787-9 storniert. Gleichzeitig wurden aber die 50 Optionen und Kaufrechte um zwei Jahre vorgezogen, sodass man ab 2016 dann doch den verlängerten Dreamliner übernehmen könnte. Aber erst einmal gibt es jede Menge Anzahlungs-Dollars von Boeing zurück, um die Qantas-Kasse aufzufüllen.

Alitalia stellt im November ihre letzten zehn McDonnell Douglas MD-80 ausser Dienst. Schon in den letzten Wochen waren einige Maschinen nach Tulepo in Mis-

Mississippi geflogen, wo sie ausgeschlachtet werden. SAS betreibt immer noch 23 MD-80.

Norwegian gab bekannt, dass ihre neuen Boeing 787 in Bangkok stationiert und mit asiatischen Kabinenbesatzungen fliegen werden. Die Cockpit Crews werden von Agenturen gemietet – auch für die Linie Oslo-New York.

Am 26. Juli platzte die **OLT Express**-Poland-Blase. Sämtliche ATR-Flüge wurden am Vormittag eingestellt, die Linienflüge mit den Airbussen endeten am Abend. Dabei waren vier Swiftair (Spain) und eine von West Air (Sweden) gemietete ATR-72 gerade erst kurz vorher beschafft worden. Zwei ATR-42 gab es auch. Die Charterflüge liefen noch bis zum 30. Juli weiter. Am 31. Juli war dann auch damit Schluss, und es wurden alle neun A320 und zwei A319 von den Eigentümern heimgeholt. Der Geldgeber im Hintergrund, die Amber-Gold-Gruppe,

stellte ihren Geschäftsbetrieb am 13. August ein. Schon vorher stand das Unternehmen in der Presse in der Kritik, da es sich angeblich um ein Schneeballsystem handelt. Die Firma bot Anlegern hohe Verzinsungen ihrer Gelder, die angeblich durch echtes Gold abgesichert waren. Amber Gold liess verlauten, dass man irgendwann die rund 24 Millionen Dollar zurückzahlen werde, die man seinen knapp 50000 Kunden schuldet.

Windjet, die Low Cost Airline aus Sizilien, stellte am 11. August den Betrieb ein, nachdem sich die Alitalia zuvor entschieden hatte, doch nicht einzusteigen. Die Windjet-Flotte aus fünf A319 und sieben A320 wurde sofort von den Leasinggesellschaften zu den üblichen Zielen wie Dublin und Malta ausgeflogen. Zwei recht alte A320 wurden bereits Ende August zum Verschrotten in den USA verkauft. ●

Eintritte

Eintritte seit der letzten «Rundschau»-Ausgabe

- Joel Bosshardt
 - Mario Breitler →
 - Nicolas Fischer
 - Thomas Geissdörfer →
 - Daniel Graf
 - Markus Gstraunthaler
 - Robert Hausammann
 - Christian Johansson →
 - Sajko Kertic
 - Jennifer Knecht →
 - Aron Kunz
 - Christian Liebert
 - Roman Marti
 - Patrick Miserez →
 - Robert Perdelwitz
 - Nikolai Pschorr
 - Jens Pulla
 - Moritz Sturm
 - Dominic Tassile →
 - Matthias Tüller →
 - Remo Wallimann
 - Urs Wieser
- Diese Neumitglieder stellen sich in der Folge selbst vor.

Wir heissen alle **AEROPERS**-Neumitglieder herzlich willkommen!

Jennifer Knecht



Mit der Fliegerei wurde ich schon in jungen Jahren konfrontiert, da meine Mutter die schönen Zeiten bei der Balair als F/A miterleben durfte. Als dann in der dritten Klasse die Patrouille Suisse über meinen Kopf düste, war für mich der Entschluss, Pilotin zu werden, gefallen. Ich absolvierte 2008 die Matura in Kreuzlingen, frischte meine Englischkenntnisse mit einem sechsmonatigen Sprachaufenthalt in Australien auf und bewarb mich gleich darauf bei SPHAIR. Soweit lief alles nach Plan. Nach zwei Wochen erfolgreichem Fliegen in Locarno entschloss ich mich für eine Selektion bei der Swiss und konnte meinen Traum in der PK 3/10 verwirklichen. Zu Hause bin ich je zur Hälfte in Ermatingen und in Bassersdorf. Neben der Fliegerei spiele ich gerne Tennis, gehe in den Ferien Kiten, Surfen und auf Reisen. Ich freue mich auf die zahlreichen Flüge und Rotationen bei der Swiss :-).

Viele Grüsse, Jenny

Mario Breitler



Nach meiner Berufslehre als Sanitärmoniteur habe ich während drei Jahren an der Hochschule in Winterthur das Studium zum dipl. Bauingenieur absolviert. Im Anschluss an die Rekruten- und Offiziersschule in Payerne bei den «Blauen» wollte ich neben Bergen und Tarnanzügen etwas mehr von der Welt sehen und ging deshalb für ein halbes Jahr nach Australien. Der Reichtum auf dem Erfahrungskonto hatte jedoch auch eine Armut auf dem Bankkonto zur Folge. So begann ich im Bereich der Abwasserreinigung – wer hätte das nach meiner Lehre gedacht – als Bauingenieur zu arbeiten. Parallel dazu schweifte mein Blick jedoch immer himmelwärts. Nachdem ich nach FVS1 und 2 bei der militärischen Selektion leider den Kürzeren gezogen hatte, aber dennoch friedlich mit der PPL meine Runden am Himmel drehte, gehörten meine stillen Blicke während der zweijährigen Ingenieurszeit den «Grossen» dort oben. Nach der Selektion, der Zeit in der PK3/10 und einigen Simulatorsessions durfte ich vorne rechts Platz nehmen. Nun (nach dem Final-Check) hat sich mein Leben wieder normalisiert, womit ich meiner Freundin, meinen Kollegen, dem Jungschützenkurs, meinem Bike, der Privatfliegerei und der Zeit auf und am schönen Hochrhein bei Diessenhofen wieder mehr Zeit widmen kann.

Viele Grüsse, Mario

Matthias Tüller



Schon als kleiner Junge war es mein Traum, als Linienpilot das Schweizerkreuz in die ganze Welt hinauszutragen. Deshalb trat ich nach meiner Matura in die SRAS ein, um zielstrebig meine Aviatiklaufbahn zu beginnen. Nach meinem ATPL-Abschluss im Frühling 2001 vereitelte mir aber das Grounding der Swissair den direkten Einstieg in die Fliegerei, was mich dazu bewog, mir meinen zweiten Jugendtraum zu verwirklichen. Ich tauschte Cockpit gegen Führerstand und bewegte fortan Personenzüge durch die ganze Schweiz. Parallel dazu engagierte ich mich im Kadernachwuchsprogramm der SBB und absolvierte ein Fernstudium als Wirtschaftsingenieur, das ich vor drei Jahren mit dem Bachelor abschloss. Im Jahr 2007 nahm ich die Fliegerei wieder auf und durfte als First Officer bei der Edelweiss während der letzten fünf Jahre viele unvergessliche Erfahrungen sammeln – und einige der wohl schönsten Feriengebiete weltweit kennenlernen. Dieses Jahr bot sich mir die Gelegenheit zum konzerninternen Wechsel, und ich freue mich sehr, künftig auf dem Langstreckennetz der Swiss im Einsatz zu sein und viele bereichernde Begegnungen zu machen. Privat konnte ich vor zweieinhalb Jahren das grosse Glück erleben, Vater zu werden. Seither geniesse ich meine freie Zeit gemeinsam mit meiner langjährigen Lebenspartnerin und unserer kleinen Tochter. Als Ausgleich zu meinem Berufsalltag bewege ich mich gerne im Freien und werkle im Garten oder am Haus, oder man trifft mich in den Bergen beim Wandern oder beim Angeln.

Viele Grüsse, Matthias

Patrick Miserez



Als echter Klotener habe ich viele freie Stunden meiner Jugendjahre auf der Zuschauerterrasse des Flughafens verbracht, die Füsse noch auf dem Boden, aber mit den Gedanken bereits im Cockpit. Die Begeisterung für die Fliegerei bekam ich somit in hohen Dosen über die Atemwege und Gehörgänge verabreicht. Der grösste Anteil wurde mir jedoch durch meinen Vater in die Wiege gelegt. Als Hüter der damaligen Swissair-Kasse im OPS wusste er von unzähligen Erlebnissen und Freundschaften zu erzählen. Den Weg ins Flightdeck trat ich schliesslich erst nach dem Abschluss des Bachelors in Wirtschaftswissenschaften an der Uni Zürich an. Falls ich in meiner Freizeit nicht auf Reisen bin, kann man mich gelegentlich auf dem Eisfeld beim «Chneble» antreffen. Ich freue mich auf viele schöne Momente in einem sehr kameradschaftlichen und professionellen Umfeld.

Bis bald, Patrick

Dominic Tassile



Da ich im Seeland aufgewachsen bin, war der Bezug zu Zürich und somit zu den grossen Fliegern eher bescheiden. Aber von klein auf war ich immer irgendwie mit der Fliegerei verbunden. Unzählige Stunden habe ich auf den Sportflugplätzen der Schweiz verbracht. Das Interesse und die Leidenschaft für die Fliegerei waren gross, aber der Entscheid, das Fliegen zu meinem Beruf zu machen, kam erst im Studium. Während meines Aviatikstudiums in Winterthur habe ich die Selektion durchlaufen. Ich nutzte die Möglichkeit, das Studium mit der Pilotenausbildung zu kombinieren. Nach knapp vier Jahren, gefüllt mit Vorbereitungen, Prüfungen, Fliegen im In- und Ausland sowie einer schönen Studienzeit, sass ich dann das erste Mal im Airbus-Cockpit und geniesse seitdem jeden Flug. Ich freue mich auf viele lustige Nightstops und die genialen Aussichten aus der ersten Reihe.

Happy Landings und bis bald, Dominic

Christian Johansson



Nach erfolgreichem Abschluss des PK 4/99 und einer kurzen Swissair-Karriere bis zum Grounding bin ich im Juli als Direct-Entry-A330 «wieder» bei der Swiss eingestiegen. In den zehn Jahren dazwischen habe ich geheiratet, bin zweimal Vater geworden und habe bei Germanwings und PrivatAir gearbeitet, die letzten vier Jahre als Captain auf der B-737. In meiner Freizeit treibe ich gerne Sport oder geniesse die Natur.

Jetzt freue ich mich auf eine abwechslungsreiche Karriere bei der Swiss und eine gute Zeit auf der Strecke, Christian

Eintritte

Thomas Geissdörfer



Nach einigen Jahren Ausbildung und Jobs in der Fliegerei hat es mich schlussendlich ins Cockpit verfrachtet. Die Nähe zu den Flugplätzen Alpnach und Kägiswil hat wohl meine Kindheit so geprägt, dass mich die Fliegerei nie losgelassen hat. Lehre als Polymechaniker bei der RUAG Alpnach, FVS, Helikoptermechaniker, Berufsmatura, PPL, Handling Agent, Zimmermann, Aviatik-Studium... o.k., die Temporärstelle als Zimmermann passt nicht ganz zum Verlauf. Aber so ist es auch, dass ich ein paar Tage ohne die Fliegerei überleben kann. Beim Biken, Wandern, Skifahren und anderen Sportarten verbringe ich oft meine Freizeit im Obwaldnerland und «erhole» mich vom Fliegen.

Auf eine tolle Zeit mit Euch freue ich mich, Thomas

Pensionierung

Hanspeter Lüchinger



Eintritt: 1.10.1981
Pensionierung: 30.9.2012

Total Flugstunden: 17 183

Karriere:
F/O: DC-9, PIL-F/E DC-10, DC-10, MD-11, F100
CMD: F100, A320, A330/340

Freude und grosse Dankbarkeit. Stellvertretend und sinnbildlich möchte ich zwei «Personen» erwähnen. First and foremost: Die liebe Göttin, die mich nie vor unlösbare Aufgaben gestellt hat – und last but not least: den witzigen PK2, der mir immer wieder Tränen vor Lachen bescherte.

In diesem Sinne: Viel Glück und Spass, Hanspeter

Ruedi Isenschmid



Und normal: Uf wiederluege, Ise

Charlie Haefeli



Eintritt: 1.10.1980
Pensionierung: 30.11.2012

Total Flugstunden: 19 000

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

Es war cool, mit Euch unterwegs zu sein. Vielen Dank für die zuverlässige und kompetente Arbeit, für all die interessanten Gespräche im Cockpit und auch in bierseliger Laune im Ausgang. Ihr seid es, die mir fehlen werden!

Mached's guet, Charlie

Jean-Paul Muller



Eintritt: 1.4.1982
Pensionierung: 31.10.2012

Total Flugstunden: 16 969

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

Chers collègues et amis, une dernière fois, bonne continuation au sein de notre compagnie et encore de nombreuses années de vols agréables et enrichissants. Si je vais peut-être au début regretter mon activité professionnelle, par contre je serai grandement soulagé de ne plus devoir me battre pour ma vie privée avec: Polaris, Notebook, Ferien, electronic books, EFB, etc. Au bout de peu de temps seuls me resteront les beaux souvenirs. Au plaisir de vous rencontrer lorsque je serai passager sur l'un de vos vols.

Amicalement, Jean-Paul

jpmuller54@gmail.com - 4, chemin des Vergers, 1213 Pt-Lancy

Kurt Pfister



Eintritt: 19.10.1979
Pensionierung: 30.9.2012

Total Flugstunden: 18 726 (davon 2682 als F/E)

Karriere:
Crossair: F/O: Metroliner, CMD: Metroliner
Swissair: F/E: DC-10, F/O: MD-80, MD-11, F100, A320, A330, CMD: A320
Swiss: RHS CMD: A320, CMD: A320

Kaum mit dem Fliegen angefangen, werde ich schon pensioniert;
wäre es nach mir gegangen, es hätte nicht so pressiert.
Bin jung geblieben und im Schuss, ihr werdet es wohl anders sehen;
irgendwann ist einmal Schluss, er soll jetzt doch endlich gehen.
Die Zeit verging fast wie im Flug, wir sollten sie nicht so jagen,
denn fangen wir sie und haben genug, wird sie doch totgeschlagen.

Bis bald einmal, tschüss und goodbye!, wo immer Ihr auch seid,
geniesst die schöne Fliegerei und auch die freie Zeit.

Danke für alles, Euer Kurt

WINGS

AIRLINE BAR & LOUNGE

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

Let your soul fly
www.wings-lounge.ch

Shooter's Corner

Menschen im besten Licht



Da Personen häufig fotografierte Motive sind, möchte ich eine dritte und vorläufig letzte Folge der Porträtfotografie widmen. Klar, jeder möchte seine Liebsten im besten Licht fotografieren. Ich stelle jedoch fest, dass die wenigsten wissen, worauf sie dabei achten müssen, und entsprechend enttäuschend sind die Resultate, die sie hervorbringen. Folgende Tipps sollen etwas Licht ins Dunkel bringen.

Text: Dominique Wirz

Weiches Licht an einem bewölkten Tag oder im Schatten eines Hauses ist ideal, um Menschen zu porträtieren. Die Gesichtszüge werden dadurch sehr natürlich und ohne störende Schatten dargestellt. Direktes Sonnenlicht hingegen blendet die fotografierte Person oft und führt zu unruhigen, schweren Schatten, die ausserdem die Verständlichkeit des Bildes herabsetzen. Durch Aufhellung von schweren Schatten mit einem sanften Aufhellblitz (siehe unten) oder einem Aufheller in Form eines weissen Kartons, Tuchs oder Reflektors lassen sich unschöne Schatten teilweise beseitigen. Doch Vorsicht: Vermeiden Sie ein Zuviel an Kontrastreduktion, die zu einer flachen und langweiligen Bildwirkung führen könnte.

Mit Gegenlicht zu spannenden Porträts

Besonders spannend ist eine Porträtaufnahme im Gegenlicht. Das Gesicht bleibt dabei relativ dunkel, während sich um das Motiv ein heller Lichtkranz bildet. Dieser hohe Kontrast zwischen Motiv und Hintergrund macht genau den besonderen Reiz des Gegenlichts aus. In den Haaren, an den Schulter- und Armpartien scheint das Licht die Person regelrecht zu umarmen. Je nach Härte und Helligkeit der Lichtquelle fallen einzelne Lichtstrahlen nach vorne oder lassen ein Modell teilweise mit dem Hintergrund verschwimmen. Das Bild bekommt dadurch eine leuchtende, dynamische bis hin zu einer leichten, fast schwebenden Wirkung. Darüber hinaus entstehen keine störenden Schatten im Gesicht. Damit bietet sich eine Gegenlichtführung besonders bei Outdoor-Porträts im direkten Gegenlicht an. Die Person wird nicht von der Sonne geblendet und der Gesichtsausdruck ist entsprechend entspannt. Allerdings sind bei Gegenlicht hohe Kontraste zu bewältigen. Bei einem korrekt belichteten Gesicht «frisst» meist der Hintergrund aus, während bei richtig belichtetem Hintergrund die Person nur noch als Silhouette auf dem Foto zu erkennen ist. Erstere Variante ist dabei sicher eher zu empfehlen. Messen Sie dazu das Gesicht mittels Spotmessung an. Durch einen engen Bildausschnitt, der vielleicht noch einen leichten Lichtschein in den Haaren einfängt, können Sie zudem die überstrahlten Bildflächen beschneiden. Manchmal gelingt es auch, einen dunklen Hintergrund eines Gebäudeschattens oder Ähnliches einzubeziehen, zum Beispiel, wenn die Sonne leicht erhöht hinter dem Motiv steht – perfekt, um den Lichtsaum in den Haaren leuchten zu lassen. Eine weitere Möglichkeit für ein Gegenlicht-Porträt besteht darin, den Kontrast zwischen Hintergrund und Motiv zu reduzieren, indem Sie das Gesicht gezielt aufhellen. Dies gelingt Ihnen mittels eines faltbaren Aufhellers (weisse Fläche), den

Menschen fotografieren und Blitzfotografie!

Mehr zum Thema «Menschen fotografieren» erfahren Sie in den Kursen «Reisefotografie». Im neu entwickelten separaten Kurs «Blitzfotografie» lernen Sie ausserdem alles über den gekonnten Einsatz eines Blitzgeräts ... damit auch Ihnen ein Licht aufgeht!

- **Reisefotografie** – für Anfänger und Fortgeschrittene: Sa und/oder So, 2./3. März 2013, Winterthur.
- **Blitzfotografie** – für clevere und helle Köpfe: Sa oder So, Winterthur, jetzt vormerken!
- **Kreative Bildgestaltung** – auf zu neuen Horizonten: Sa oder So, Winterthur, jetzt vormerken!

Weitere Kurse und 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 weitere Termine festgelegt.

Sie seitlich oder unterhalb der Kamera schräg auf das Modell richten, oder durch einen passend geregelten Aufhellblitz (siehe unten).

Menschenfotos bei wenig Licht

Es gibt häufig Situationen, da reicht das Umgebungslicht kaum mehr für ein scharfes Foto. Wir haben nun die Möglichkeit, die ISO-Zahl der Kamera zu erhöhen, allerdings wird dabei je nach Grösse des Kamerasensors schnell ein Bildrauschen sichtbar. Trotzdem sind solche Fotos meist stimmungsvoller, als wenn wir einen Blitz als Hauptlichtquelle einsetzen würden («absaufender Hintergrund»). Bei knappem Licht können wir ausserdem ein Weitwinkelobjektiv einsetzen, um die Bewegungsunschärfe und die Verwacklungsgefahr zu verringern. Letztere lässt sich natürlich auch mit einem Anti-Schüttelmechanismus oder einem Stativ reduzieren.

Aufhellen

Natürlich können wir zusätzlich einen Blitz einsetzen. Ich achte dabei jedoch sehr darauf, die Lichtstimmung der Situation nicht zu zerstören. Das heisst, ich stelle die Belichtung so ein, dass das Umgebungslicht etwa eine Blende zu dunkel ist. Den Blitz regle ich dann ebenfalls leicht herunter (z.B. – 2/3), um ihn nicht zu dominant werden zu lassen. Dabei passe ich die Lichtfarbe des Blitzes mit aufgesetzten Farbfiltern häufig dem Umgebungslicht an. Bei Glühlampenlicht oder am Lagerfeuer beispielsweise mittels der gelb-orangen Folie. Der

Effekt ist dann gelungen, wenn der Blitz auf dem Bild fast nicht bemerkt wird.

Externe Blitzgeräte bieten uns zusätzlich einen enormen, kreativen Spielraum. Einerseits kann deren Kopf meist geschwenkt werden, um indirekt zum Beispiel über die helle Decke oder Wand zu blitzen. Andererseits können sie auch entfesselt eingesetzt werden, das heisst mit Kabel oder Fernsteuerung (Master-Slave-Funktion). Sie werden staunen, welche Unterschiede das im Vergleich zum gängigen frontalen Anblitzen ausmacht!

Blitz als Hauptlicht

Ist der Blitz die alleinige Lichtquelle, so setze ich ihn womöglich immer indirekt oder entfesselt – das heisst Blitz von der Kamera abgenommen – ein. Beim ferngesteuerten Blitzen habe ich dann schon zwei Lichtquellen, nämlich den eingebauten Blitz der Kamera und den entfesselten Blitz, den man irgendwo hinlegen oder auf ein Stativ schrauben kann. Die Stärke der einzelnen Blitze lässt sich an der Kamera regeln. Ich lasse meist den seitlichen Blitz als Hauptlicht ohne Korrektur, während ich den Kamerablitz etwa mit -2 Blenden hinunterregle, sodass er immerhin noch die Schatten des seitlichen Lichtes aufzuhellen vermag.

Beim Fotografieren mit Blitzen sollten wir ausserdem Folgendes vermeiden:

- Rote Augen: Nicht direkt in die Kamera schauen oder seitlich bzw. indirekt blitzen. Oder das Umgebungslicht erhöhen bzw. vorblitzen, damit die Pupillen kleiner werden.

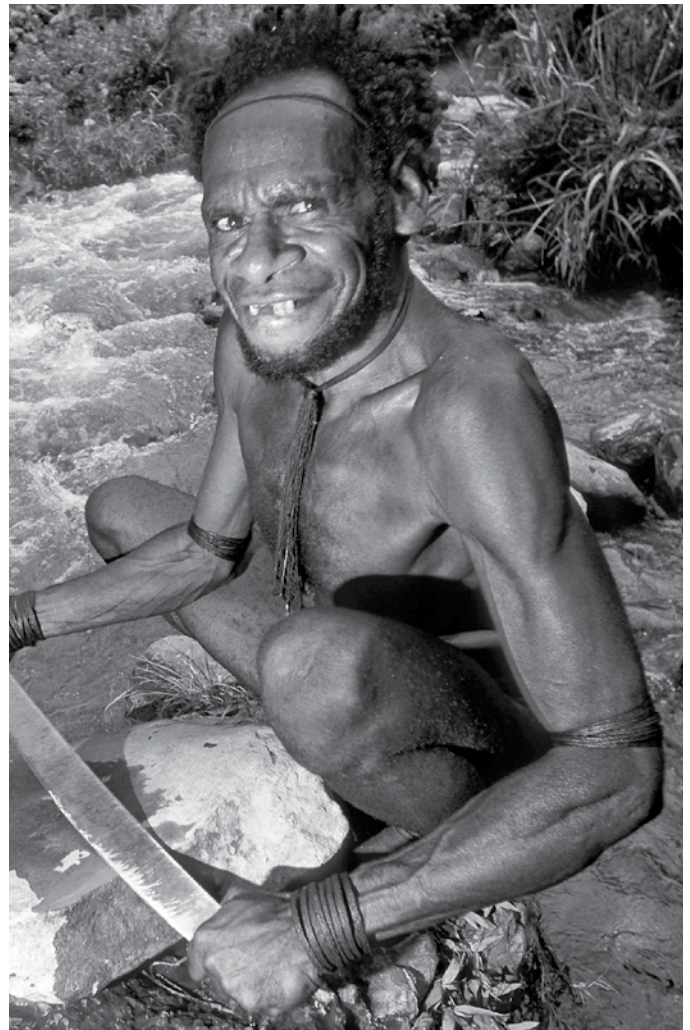


Das kreative Weihnachtsgeschenk

Schenken Sie doch mal etwas anderes. Warum nicht einmal den Anstoss für ein kreatives Hobby schenken? Sie ahnen nicht, welche Folgen das haben könnte. Wir versenden originell aufgemachte Gutscheine mit einem Postkarten-Set in einem schönen Kuvert. Sie entscheiden selbst, ob Sie einen ganzen Kurs oder einen Teilbetrag schenken wollen. Bestellung auf fotowerkstatt-kreativ.ch.

- Unschöne Schlagschatten auf hellen Wänden: Lieber dunkle oder weiter entfernte Hintergründe wählen bzw. indirekt oder entfesselt blitzen.
- Reflektierende Flächen (Fenster, Brillen, Spiegel, lackierte Möbel). Erinnerung an die Physik: Lichteinfallswinkel gleich -ausfallswinkel.

Der gezielte Einsatz von Blitzgeräten ist nicht so einfach und erfordert etwas Übung. Experimentieren Sie! Je nachdem kann auch ein Blitzkurs (siehe Kästen) sinnvoll sein. Falls Sie noch kein externes Blitzgerät haben, kann ich Ihnen ein solches nur empfehlen. Richtig eingesetzt, sind Blitzgeräte nämlich ein unverzichtbares Hilfsmittel. Sie erweitern unseren fotografischen Spielraum wesentlich und unterstützen uns im Bestreben, unsere fotografierten Personen im besten Licht zu zeigen. ●



Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Paulo Cajado 27.1.1926 – 31.8.2012
pensioniert am 31.10.1983

Nicolaas Van der Stroom 5.8.1927 – 2.9.2012
pensioniert am 31.08.1985

Niklaus Langenegger 26.2.1946 – 8.10.2012
Bordtechniker B-747, pensioniert am 30.11.1999

Anton Kreuzpaintner 3.3.1938 – 22.10.2012
Captain MD-80, pensioniert am 31.3.1996

Michael Joslin 28.2.1938 – 27.10.2012
Captain B-747, pensioniert am 30.4.1986

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen

17. - 21.12.2012

21. - 25./28.1.2013

18. - 22./25.2.2013

Diverses

17.12.2012 AEROPERS-Weihnachts-Event

Pensionierten-Stamm

18.12.2012

29.1.2013

26.2.2013

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.

In Erinnerung

Andreas (Andi) Wendel

† 22. September 2012



Andi wurde am 23. März 1966 geboren. Zusammen mit seiner Schwester wuchs er in einer Musikerfamilie in Bassersdorf auf. Nach dem Besuch der Grundschulen absolvierte er das Gymnasium, um anschliessend während drei Jahren am Romanischen Seminar der Universität Zürich Französisch bis zur Akzessprüfung zu studieren.

Bereits im Grundschulalter faszinierte Andi die Fliegerei. So baute er damals zum Beispiel einen Kinderwagen zu einer Führerkabine eines Flugzeugs um, versehen mit Flügeln aus Brettern und sechs Windradmotoren. Spätestens als Andi mit diesem knapp vier Meter Spannweite aufweisenden Gefährt die Quartierstrasse herabrollte, konnten auch die Nachbarn erkennen, welches berufliche Ziel er anstrebte.

Noch während seiner Studienzeit begann Andi seine fliegerische Laufbahn als Seasonal Flight Attendant bei der Swissair. Nach positiver Selektion im Frühjahr 1993 absolvierte er die Ausbildung zum First Officer bei der Crossair. Im Frühling 1995 wechselte er zur TEA Switzerland und schulte auf die Boeing 737 um. Nachdem bekannt wurde, dass TEA Switzerland in easyJet Switzerland überführt würde, entschied sich Andi im Frühling 1999, eine Anstellung bei der Edelweiss Air anzunehmen. Es folgte die Umschulung auf den Airbus 320 und bereits zwei Jahre später die Beförderung zum Captain. Nachdem Edelweiss Air ihr Angebot auf Langstreckenflüge ausweitete, durchlief Andi bald darauf erfolgreich die Umschulung auf den Airbus 330.

Nebenberuflich engagierte sich Andi über Jahre als Ausbildner mit eigenem Prop-Flugsimulator, als Safety-Pilot und Simulator-Instruktor auf Airbus 320 und 330 einerseits und als verantwortungsbewusstes Mitglied in verschiedenen Pilotenorganisationen andererseits.

Als Gründungsmitglied des Edelweiss-Pilotenverbands, der Edelweiss Cockpit Association (ECA) und als deren Präsident der letzten sechs Jahre setzte sich Andi konsequent für die Anliegen der Piloten ein. Während seiner Präsidentschaft konnte sich die ECA als Sozialpartner etablieren, und im Jahr 2010 unterzeichnete Andi den ersten Gesamtarbeitsvertrag der Edelweiss-Piloten.

Parallel zu seinem Engagement in der ECA investierte Andi viel Zeit als langjähriges Mitglied des IFALPA Committee Human Performance (HUPER), das auf internationaler Ebene die Beziehung Mensch/Maschine betreut.

Das Führen eines Linienflugzeugs war sein Beruf, die Privatfliegerei im Südosten der USA seine Passion. In Florida gibt es wohl keinen Airstrip, den er mit seiner Connie III, einer Cessna 172K mit Jahrgang 1968, nicht angefliegen hat.

Obwohl am Boden festgezurr, wurde seine Connie diesen Sommer durch einen tropischen Sturm komplett zerstört. Als Ersatz wählte Andi eine jüngere Cessna 172S, die es noch vor dem Wintereinbruch aus der Gegend um Denver nach Florida zu überfliegen galt. Mitte September dieses Jahres machte sich Andi auf den Weg, sein neues Flugzeug in mehreren Etappen entlang der Rocky Mountains und quer durch den Süden Amerikas nach Florida zu fliegen. Während der letzten Etappe, nur wenige Flugminuten vom Zielort entfernt, ereignete sich dann das noch immer unfassbare Unglück. Das Flugzeug streifte Bäume, kollidierte mit dem angrenzenden Gelände und brannte aus. Der Unfall war nicht überlebbar. Andi verstarb am 22. September 2012 in seinem 47. Altersjahr.

Andi war ein besonderer Mensch. Dank seinen vielschichtigen Tätigkeiten und seiner aufmerksamen, hilfsbereiten und grosszügigen Art hatte Andi weltweit unzählige Freunde und Bekannte. Entsprechend erreichten seine Eltern und mich sehr viele Kondolenzschreiben, aus denen die folgenden Beschreibungen stammen und Andi nicht treffender beschreiben könnten. „Andy's infectious good humour and dedication to the work of the Federation“ - „He was always full of fun and joy and caring for his peers“ - „Andy was one of the rare persons who never lost his humour and warmth, always caring for others and reminding me that there are other important things in life too“ - „We will miss his warmth, humour and infectious smile“ - „Andy was competent, cheerful and living“ - „He was an angel“ - „His sincere contact with everyone he met“ - „His eyes always sparkled when talking about flying. He was always full of joy and enthusiasm“ - „He always talked to us with big smile and humour“ - „He approaches you as another colleague, trying to make you feel comfortable and offering his help in anything“ - „He was always so cheerful especially when talking about flying“ - „I do miss him, and his kindness and the way of him taking other people in consideration“ - „You can see his love for the profession“ - „He was always helpful, warm and funny, he was a truly great guy!“

Filmemacher Andy Rüesch hat Ausschnitte der Aufnahmen zum Film «Welcome to Tampa», der für die Lancierung der neusten Langstrecken-Destination der Edelweiss Air gedreht wurde und an dem Andi tatkräftig mitwirkte, zu einem «Tribute to Andi Wendel» zusammengeschnitten. Eindrückliche Bilder und stimmungsvolle Musik, die jedem, der Andi kannte, tief unter die Haut gehen (<https://www.youtube.com/watch?v=yMl182yzzq4>).

*Andi, Du hinterlässt eine grosse Lücke. Wir alle vermissen Dich!
We will never forget your smile.*

Jürg Signer, Freund, Pilotenkollege und Mitglied des Vorstands der ECA

«Max Havelaar»-Flüge

Text: Peter Tilly



Fluggesellschaften können von Krankenkassen viel lernen. Die Gesundheitsinstitute haben es dank geschicktem Lobbying und Marketing so weit gebracht, dass ein Jubelschrei durch den Blätterwald geht, wenn die Prämien für einmal nur im einstelligen Bereich steigen. Farbige Prospekte werden

versandt, und frohlockend wird verkündet, dass der Prämienanstieg um einige Promille tiefer ausfallen könnte, wenn der Versicherte sich für ein Jahr verpflichten würde, bis und mit Herzimplantation alles selber zu berappen.

Das ist ein Geschäftsmodell, das floriert, und zwar so gut, dass den Verantwortlichen ein gewisser Hang zum Übermut nicht abgesprochen werden kann. Das führte 2011 dazu, dass einige Räte der Verwaltung einer Krankenkasse die Aktien so «boschig» bewertet haben, damit es ihnen und ihrem Portfolio zugute kam. Dies führte für die Betroffenen zu einem Berufsverbot und ermöglicht mir einen wunderschönen Übergang zur Fliegerei.

Was wäre, wenn wir als Airline so funktionieren würden wie eine Krankenkasse? Wir bräuchten einen eigenen Bundesrat, der Jahr für Jahr den Schwarzen Peter spielt, und zahlreiche Lobbyisten, die Erste-Klasse-Tickets in der Wandelhalle verteilen. Wir könnten jedes Jahr die Preise erhöhen und kundenfreundliche Franchisen anbieten, bei denen der Passagier ein paar Prozente Ermässigung erhält, wenn er das Kerosin selber mitbringt, oder ein paar halbe Prozente Reduktion, wenn er beim «Local Frost Removal» Hand anlegt. Passagiere ohne Zusatzversicherung (Economy) müssten beim Push-Back helfen und würden damit dazu beitragen, dass die CO²-Bilanz und die Kosten signifikant gesenkt würden. Sobald eine «Winter-OPS» am freigelegten Flügel durchgeführt würde, käme der Taxpunkte-Zähler ins Rotieren, und bei mehr als 20 Knoten Seitenwind müsste zwingend der Oberarztzuschlag abgerechnet werden. Pro umflogene Gewitterzelle landete eine definierte Taxpunktmenge auf der Guthabenseite, und bei Rückenwindlandungen gäbe es noch ein paar extra dazu. Passagieren, die zum ersten Mal fliegen, wird die Erstkonsultation in Rechnung gestellt und die konsumierten Champagner der Vielflieger könnten unter «Medikamentenkosten» abgerechnet werden. Sind mehr als 50 Prozent der Passagiere Zusatzversichert, müsste zwingend der Kapitän landen. Das würde in der Regel nicht zu besseren Ergebnissen führen, was die Gemeinsamkeiten zur Medizin noch einmal deutlich aufzeigt. Doch damit wir so weit kommen, brauchen wir ganz hurtig ein paar Hurtis mehr in Bern, und das scheint mir auf die Schnelle so nicht durchführbar.

Darum braucht es noch andere Ansätze, und zwar gute. Mehr Erfahrung mit tiefen Margen und Ausbeutung hat das Bananengewerbe. Damit ich als Konsument ohne schlechtes Gewissen Gallonen von Kaffee trinken und reife Bananen zwischen den Pilotensitz und meinen Hintern legen kann, haben 1992 ein paar Basler die «Max Havelaar»-Stiftung für fairen Handel gegründet. Diese ist benannt nach einem niederländischen Roman aus dem Jahr 1860. Fairer Handel ist wichtig für Produkte, die selbstverständlich konsumiert werden, fernab vom wahren Preis über den Ladentisch gehen, wobei niemand bereit ist, die Produzenten marktgerecht zu entschädigen. Mit anderen Worten: Es braucht «Max Havelaar»-Flüge! Fluggesellschaften sind die Kleinbauern der Dienstleistungsgesellschaft, die die Wirtschaft am Leben halten und dafür sorgen, dass Mensch und Maschine pünktlich, sicher und so politisch fluglärmmkorrekt wie möglich ans Ziel kommen. Fluggesellschaften sind den Regulatoren, Gebühreneintreibern und dem OPEC-Bazar schutzlos ausgeliefert und produzieren dennoch sicherheitsbewusst, freundlich und zuverlässig. Deutlicher kann man es nicht sagen: Fluggesellschaften brauchen den Schutz, den andere schon haben.

Etwas Ähnliches wie ein «Max Havelaar»-Label würde vielleicht etwas helfen, doch nach über 20 Jahren in diesem Geschäft glaube ich ehrlich gesagt nicht daran, dass irgendein Passagier einen Extra-Rappen für fairen Flugverkehr aufwirft. Darum scheint mir die andere Variante durchführbarer: Wir brauchen superhurtig mehr Super-Hurtis in Bern!





Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften

School of Engineering



Weiterbildungskurs (WBK) Advanced Meteorology

Alle reden übers Wetter – Sie verstehen es!
Tauchen Sie mit uns ein in die spannende Welt
der Meteorologie. Start: 1.3.2013

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.engineering.zhaw.ch/weiterbildung

**Jetzt
anmelden!**

P.P.

8302 Kloten

Exklusives Mitgliederangebot: privaLex®

Profitieren Sie jetzt von 50% Rabatt bei privaLex®, der Global-Rechtsschutzversicherung für Privatpersonen und Familien!

SWISS ALPA
Airline Pilots Association

Spezial-Rabatt 50%!



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

Ein Rechtsschutz-Volltreffer.

Egal, ob Sie als Konsument, Verkehrsteilnehmer, Urlauber, Arbeitnehmer, Patient, Sportler oder sonst wie zu Ihrem Recht kommen wollen:

privaLex® setzt Ihre Interessen weltweit durch.



privaLex® wirkt umfassend.

Damit Sie nicht nur Recht haben, sondern auch Recht bekommen: CAP hilft Ihnen schnell und effizient! Und erst noch ohne dass Sie tausende von Franken für Anwälte, Gerichtskosten und Expertisen aufs Spiel setzen müssen.

Günstiger kommen Sie nirgends zu Ihrem Recht!

privaLex® trägt die anfallenden

- Anwaltshonorare
- Expertisenkosten
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Prozessentschädigungen
- Strafkautionen
- Mediationskosten.

Meine Anmeldung.

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

Mieter Familie CHF 173.30 statt CHF 346.50

Eigentümer Familie CHF 227.90 statt CHF 455.70

Mieter Einzel CHF 144.90 statt CHF 289.80

Eigentümer Einzel CHF 199.50 statt CHF 399.00

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 der CAP)

Name/Vorname: _____

Adresse/PLZ/Ort: _____

Telefon/Mobile: _____ **Geburtsdatum:** _____

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

Ort, Datum: _____ **Unterschrift:** _____

Einsenden direkt an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Baslerstrasse 52, 8048 Zürich, Tel. 058 358 09 09, hugo.nuss@cap.ch

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex®, Global-Rechtsschutz für Mieter/Eigentümer, Ausgabe 06.2009. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit des Verbandes Aeropers/SwissALPA wird ausschliesslich über die Grunddeckung von Aeropers/SwissALPA gewährt.

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

Was alle angeht, können nur alle lösen

Ein Teil der Swiss zügelt nach Genf! Das kommunizierte unser Arbeitgeber Mitte November in einem OPS-Flash. «Calvin» nennt sich das Projekt und soll ab Sommerflugplan 2013 aktiv werden. Für 90 Piloten heisst der Arbeitsort zukünftig Genf. Beim Wort «Calvin» denkt man nicht nur an den Reformator, sondern auch an die Comic-Figur aus «Calvin and Hobbes». «Die Realität ruiniert mal wieder mein Leben», sagt der sechsjährige Junge in einem der Comics. Dass dies für die Piloten so nicht zutrifft, dafür wird sich die AEROPERS einsetzen. Mit maximalem Effort werden wir unsere Interessen einbringen und die Mitglieder über die bekannten Kanäle auf dem Laufenden halten.

Der Flughafen Zürich aus der Sicht des Swiss-Piloten

Ein anderes Thema, das uns beschäftigt, ist der Flughafen Zürich. Seit 1993 würdigt der World Travel Award hervorragende Leistungen in der Reisebranche. In der Kategorie «Europäische Flughäfen» gibt es seit dem Jahr 2004 nur einen Sieger: den Flughafen Zürich. Zum neunten Mal in Folge erhält unsere Homepage für ihre Nutzerfreundlichkeit die goldene Auszeichnung. In der Jury sassen nicht weniger als 185 000 Experten der Reise-Industrie, aber – so lässt sich vermuten – nicht ein einziger Pilot.

Der Flughafen Zürich ist für die Mitarbeiter ein angenehmer Arbeitsplatz. Dies verdanken wir mitunter auch unserem Arbeitgeber, der für die nötige Infrastruktur sorgt – aber auch einiges dafür bezahlt. Doch nicht überall hat die Swiss Einfluss. Die Parkplatzsituation am Flughafen Zürich ist für Angestellte zu gewissen Zeiten eine Zumutung und darf so nicht hingenommen werden. Sporadisch und nicht nachvollziehbar werden Stammkunden trotz freien Plätzen von den Parkhäusern ausgeschlossen und auf Aussenplätze verbannt. Wer einmal versucht hat, nach 23 Uhr den Shuttle-Bus zu den Aussenparkplätzen P9 oder P12 zu organisieren, zweifelt an dem hohen Qualitätsstandard der Dienstleistungen, für die unsere Homepage den 1. Platz in der Kategorie «Führender Flughafen Europas» erhielt. Mit der Fokussierung auf Passagiere, Einkaufstouristen und Erlebnishungrige hat der Flughafen seinen Auftrag jedoch nur teilweise erfüllt. Auch die vielen tausend Mitarbeiter am Flughafen, die zu Unzeiten ihren Dienst beginnen und mitten in der Nacht beenden, müssen ihren Arbeitsplatz mit einem Verkehrsmittel erreichen und dieses sinnvoll parkieren können.



Einfluss ist zwingend nötig

Dass der Flughafen mit Einkaufsmöglichkeiten zum Shoppingcenter mit Landebahn verkommt, ist fragwürdig. Ich bin der Meinung, dass es bei Themen, die unser Arbeitsumfeld direkt betreffen, eine Mitsprachemöglichkeit braucht. Nicht, dass Kompetenz am Flughafen nicht vorhanden wäre, aber ein zu enges politisches und ökonomisches Korsett schränkt zuweilen den Gesamtblick ein. Hier können Praktiker unterstützend wirken, und die Praktiker sind wir. Als Pilotenverband müssen wir bei den politischen Diskussionen rund um den Flughafen ein wichtiges Wort mitreden dürfen. Denn wir kennen die Gefahren des Flughafens aus eigener Erfahrung. Wir wissen um die zum Teil sehr schwierigen Wetterphänomene, und wir haben Lösungsvorschläge zur Hand, wie die Schwierigkeiten in Zürich entschärft werden könnten. Zürich gilt unter ausländischen Piloten als schwieriger Platz. Als Zürcher Piloten tragen wir eine Mitverantwortung dafür, dass das Betriebskonzept nicht nur politisch definiert ist, sondern an aviatische Gegebenheiten angepasst wird.

Die Aviatik befindet sich im Umbruch

Die Rahmenbedingungen ändern sich laufend, die Probleme überbieten sich an Komplexität. Damit wir agieren können und nicht auf das Umfeld reagieren müssen, benötigen wir Vorbereitungszeit, Mittel und Manpower. Umso mehr freut es mich, dass sich über zehn Mitglieder als Kandidaten für einen Vorstands- oder Spezialistenposten gemeldet haben. Obwohl nur vier Vorstandsposten zu besetzen sind, gibt es meines Erachtens keine Verlierer unter den Bewerbern. Ich möchte mich bei allen, die ihr Interesse an einer Mitarbeit für die AEROPERS signalisiert haben, bedanken.

Engagement der Mitglieder

Von Friedrich Dürrenmatt stammt das Zitat: «Was alle angeht, können nur alle lösen». Im Wort «alle» liegt der Schlüssel. Gerne delegieren wir Piloten Aufgaben an Vorstand und Spezialisten. Gerne vergessen wir aber auch, dass dieses Räderwerk nur läuft, wenn sich auch die Mitglieder daran beteiligen und sich engagieren.

Unser Verband ist ein wichtiger Bestandteil jener Maschinerie, die jeden Tag dafür sorgt, dass der Flugbetrieb und unser Arbeitsleben in vertretbaren Bahnen verlaufen. Die AEROPERS setzt sich dafür ein, dass Entscheidungen nicht nur auf betriebswirtschaftlicher Ebene sinnvoll, sondern auch nachhaltig und sozialverträglich für das Personal sind. Dafür braucht es das Enga-

gement und die Unterstützung jedes Mitglieds. Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit und wünsche Euch und Euren Familien schöne Festtage und einen guten Start ins Jahr 2013.

Captain Markus Grob

Präsident

Editorial

Anfang November fand auf dem Flughafen Bern-Belp der 5. Schweizerische Luftfahrtkongress statt. Dort wurde ein Monitoring-Bericht vorgestellt, der den Entwicklungsstand und die Entwicklungsdynamik des Schweizer Luftverkehrs mit dem Ausland vergleicht, analysiert und bewertet. Als Fazit dieser Studie kann gesagt werden, dass der Schweizer Luftverkehr durch Effizienz und Qualität besticht. Er hat gegenüber dem Ausland allerdings eindeutige Nachteile bei den politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen. Was Infrastruktur und Kapazitäten betrifft, seien bereits jetzt Grenzen spürbar, die sich bei dem erwarteten anhaltenden Verkehrswachstum als grösstes Entwicklungshemmnis für die Zukunft erweisen werden.

Die Einschränkungen des Flugbetriebs in Zürich durch die politischen Rahmenbedingungen und die betrieblichen Grenzen aufgrund des Pistensystem erleben wir Piloten jeden Tag – sei es, wenn wir unerklärlich lange auf die Start-erlaubnis warten müssen, oder wenn das Anflugregime aus meteorologischen Gründen nicht zügig umgestellt wird. Dabei holen die Mitarbeiter der skyguide aus den Betriebsvarianten heraus, was möglich ist. Gaby Plüss beschreibt in ihrer Kolumne «Go-ahead», welche Pistenkonzepte zur Verfügung stehen und wieso ihre Arbeit wegen der vielen Abhängigkeiten manchmal der «Quadratur des Kreises» gleicht.

Weil dieses komplexe System fragil und in Spitzenzeiten wenig fehlertolerant ist, ereignen sich immer wieder Vorfälle. Die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) nahm den jüngsten, schweren Fall vom März 2011 zum Anlass, die Situation in Zürich in einer Gesamtschau zu analysieren. «Das Betriebssystem birgt Risiken» ist das Fazit der SUST und gleichzeitig Titel des einleitenden Berichts zu diesem Thema. Im Gespräch wollte die «Rundschau» von Stefan Conrad, dem COO der Flughafen Zürich AG, wissen, welche Änderungen geplant seien, um den Flugbetrieb einfacher zu gestalten. Er meint, dass im Zusammenhang mit der Schaffung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Lösungen bereit seien, um die Gefahrenherde zu entschärfen. Allerdings könne der Flughafen nicht einfach tun, was er wolle, sondern sei in seiner Entwicklung den politischen Prozessen unterworfen.

Bei der Dominanz der Lärmdiskussion – sei es hierzulande oder bei unseren Nachbarn – geht häufig die Perspektive der Akteure an der Front verloren. Denn sie müssen mit den kurzfristig motivierten Erlassen der Politiker über lange Perioden zurechtkommen. Siegfried Ladenbauer, Head of Operations

Tower/Approach Zürich, meint denn auch in einem Interview, dass neben der Notwendigkeit, einen Flughafen im Einklang mit der von Immissionen betroffenen Bevölkerung zu betreiben, die Erkenntnis reifen sollte, «dass auch ein hoher Sicherheitsstandard im Interesse der Bevölkerung und der Politik ist».

Neben der Diskussion um das SIL-Objektblatt des Flughafens hat der neu verhandelte Staatsvertrag zu heftigen Wortmeldungen geführt. Thomas Hurter, Captain A320 und Schaffhauser Nationalrat, ist der Meinung, dass es nun wieder an der Zeit sei, sich an Fakten zu halten. Denn neben der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens sprechen verschiedene wichtige Faktoren und Vorteile für den Staatsvertrag. «Es ist enorm wichtig, dass der Flughafen Zürich weiterhin eine wichtige internationale Drehscheibe bleibt und damit zum wirtschaftlichen Gedeihen unseres Landes aktiv beiträgt», meint Hurter abschliessend.

Die Politiker haben es nun in der Hand, dem Flughafen auch mit Anpassungen am Pisten- und Rollwegsystem wieder eine langfristige Planungssicherheit und eine gewisse Entwicklungsperspektive zu gewähren. Das letzte Mal geschah dies mit dem Bau der Piste 14/32 vor 40 Jahren.

Gute Unterhaltung!

Jürg Ledermann

«Das Betriebssystem birgt Risiken»

Verschiedene schwere Vorfälle verdeutlichen, dass der gegenwärtige Betrieb auf dem Flughafen Zürich eine hohe Komplexität aufweist. Statt punktuellen Verbesserungen fordert die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle generelle Massnahmen, die «die Komplexität und die systemischen Risiken verringern».

Text: Jürg Ledermann

Am 15. März 2011 um 12.42.19 Uhr befand sich das Flugzeug LX1326 kurz vor dem Anfang der Piste 16, als die Besatzung die Freigabe zum Start erhielt. Die Besatzung der LX1326 musste wegen des Triebwerk-Intermix' ihres Flugzeugs einen Standing Take-off durchführen und leitete diesen rund 30 Sekunden später ein (12.42.50 Uhr).

Die Besatzung der LX2026 nach Madrid erhielt um 12.43.05 Uhr – also rund 45 Sekunden nach der LX1326 – die Startfreigabe auf der Piste 28. Sie quittierte diese Freigabe und leitete den Take-off um 12.43.12 Uhr ein. Die LX1326 war zu diesem Zeitpunkt bereits daran, auf der Piste 16 zu beschleunigen.

Um 12.43.40 Uhr löste das RIMCAS (Runway Incursion Monitoring and Conflict Alert System) beim Flugverkehrsleiter im Tower eine Warnung aus. Zu diesem Zeitpunkt hatte die LX1326 eine Geschwindigkeit von 143 Knoten und die LX2026 eine solche von 89 Knoten.

Um 12.43.47 Uhr bemerkte die Besatzung der LX2026 das startende Flugzeug auf der Piste 16, das am Abheben war, und leitete unverzüglich einen Startabbruch ein. Der Flugverkehrsleiter benötigte rund zehn Sekunden, bevor er nach Ertönen des Alarms die Situation erfassen und der LX2026 den Startabbruch befehlen konnte – den diese einige Sekunden vorher schon selber eingeleitet hatte.

Die Tatsache, dass zwei Flugzeuge auf sich kreuzenden Pisten gleichzeitig einen Take-off durchgeführt hatten, wurde von der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) als schwerer Vorfall klassiert und dementsprechend gründlich untersucht.

Überlastung im Tower

Die SUST kam in ihrem Untersuchungsbericht zu folgendem Schluss: «Die Entstehung des schweren Vorfalls wurde durch den komplexen Betrieb auf

zwei sich kreuzenden Pisten begünstigt, der bei hohem Verkehrsaufkommen eine nur geringe Fehlertoleranz aufweist.» Dass dem Tower-Lotsen (Aerodrome Control, ADC) der Fehler passierte, wurde durch verschiedene Faktoren begünstigt.

Der Controller hatte in der Mittagsspitze bei höchstem Verkehrsaufkommen auch noch die Aufgabe, Vermessungsflüge der Navigationsanlagen zu koordinieren. Das Programm solcher Spezialflüge steht den Fluglotsen schriftlich zur Verfügung und wird vor Übernahme des Arbeitsplatzes studiert. Die detaillierte Planung der einzelnen Flüge kann jedoch erst vorgenommen werden, wenn das Flugzeug unterwegs ist und es für die Lotsen absehbar wird, wie diese Flugbewegung in den restlichen Verkehr integriert werden kann. Zum Zeitpunkt des Vorfalls war der Tower-Lotse neben der Abwicklung des Flugverkehrs dabei, den ersten dieser Vermessungsflüge in den Gesamtablauf einzuplanen. Bei allen diesen Tätigkeiten war er auf sich alleine gestellt, weil der Ground Controller (GND), der den ADC normalerweise bei Koordinationsaufgaben unterstützt, selber stark mit dem Rollverkehr beschäftigt war. Die SUST bemängelte, dass das Arbeitskonzept im Tower bei hohem Verkehrsaufkommen nur eine ungenügende gegenseitige Unterstützung zuließ und generell keine Überwachung zum frühzeitigen Erkennen und Korrigieren von Fehlern aufwies.

Die SUST fügte als letzten Punkt an, dass das Kollisionswarnsystem RIMCAS wenig geeignet war, um die sich anbahnende Konfliktsituation zu entschärfen.

Historische Komplexität

Was isoliert betrachtet als unglücklicher Fall abgetan werden könnte, der ja nochmals glimpflich ausgegangen ist, hat in Zürich System. Jedes Jahr ereignet sich im Schnitt ein schwerer Vorfall, der auf die sich kreuzenden Pisten oder sich kreuzende Flugwege zurückzuführen ist.

Der Flughafen Zürich ist in mehreren Schüben gewachsen. Beim Neubau des Flugplatzes wurde das Layout mit Kreuzung gewählt. Es wurden anfänglich drei Pisten gebaut und 1948 in Betrieb genommen: die «Westpiste» 28/10 mit 1900 Metern, die «Blindlandepiste» 16/34 mit 2600 Metern und die «Bisenpiste» 02/20, die die anderen zwei Pisten kreuzte. Da sie nicht oft benutzt wurde, wurde der Betrieb auf der Bisenpiste wieder eingestellt. Sie «lebt» allerdings in den jetzigen Rollwegen E6 und R7 noch weiter. 1961 wurden die Pisten auf die heutigen Masse verlängert. Offensichtlich bereitete die Pistenkreuzung schon damals Probleme. Die Piste 14/32 wurde rund

zehn Jahre später mit der ausdrücklichen Absicht geplant, dass sich startende und landende Flugzeuge nicht mehr gegenseitig behindern und eine speditive Abwicklung des Luftverkehrs möglich sein sollte.

Dieses System funktionierte in der Folge recht gut. Wo es früher noch viel Platz in der Luft hatte, kamen sich die Flugzeuge auch in Flugplatznähe nicht zu sehr in die Quere. Das änderte sich jedoch mit dem Aufkommen des Massentourismus in der Aviatik.

Heisse Jahre

Im Rückblick auf die letzten Jahre schildert die SUST in ihrem Bericht verschiedene Vorfälle. Im Dezember 2000 kamen sich zwei Flugzeuge gefährlich nahe: Das eine musste im Anflug auf die Piste 14 durchstarten, während das andere von der Piste 10 abflog (Problematik GATO14/10). Das damalige Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) gab im Untersuchungsbericht die Sicherheitsempfehlung Nr. 240 heraus: «Von der zuständigen Behörde sind in Anlehnung an die ICAO-Empfehlungen zweckmässige Regelungen zur Staffelung der Abflüge von den Anflügen festzulegen.»

Im August 2003 kam es wiederum zu einer seitlichen und vertikalen Unterschreitung der Mindeststaffelungswerte: das eine Flugzeug musste im Anflug auf die Piste 14 durchstarten, während das andere von der Piste 16 abflog (Problematik GATO14/16). Da es sich um das gleiche systemische Problem handelte wie im vorherigen Fall, war die Sicherheitsempfehlung Nr. 369 deutlich schärfer formuliert: «Das Bundesamt für Zivilluftfahrt 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.» Im Oktober 2007 kamen sich zwei weitere Flugzeuge in einem ähnlichen Szenario wie im Dezember 2000 unbeabsichtigt nahe.

Die strikte Umsetzung der Sicherheitsempfehlung Nr. 369 führte dazu, dass der Betrieb des Flughafens insgesamt sehr komplex wurde. Die GATO-Problematik wurde bereits in der letzten «Rundschau»-Ausgabe beleuchtet. Mit welchen Abhängigkeiten die Flugverkehrsleiter bei der Anwendung der heutigen Betriebskonzepte zu kämpfen haben, erklärt Gaby Plüss in dieser Ausgabe eindrücklich.

System mit Risiko

Neben den drei geschilderten Vorfällen in der Luft ereigneten sich in den letzten zehn Jahren weitere sieben schwere Vorfälle am Boden. Es waren

Flugzeuge betroffen, die gleichzeitig auf den Pisten 28 und 16 starten oder landen sollten, oder solche, die auf dem Weg zur zugewiesenen Startpiste unerlaubterweise auf eine andere «aktive» Piste hinausrollten. In der Vergangenheit versuchte die Aufsichtsbehörde wiederholt, das aktuelle Problem mit gezielten Vorschriften zu entschärfen.

Die SUST blickte in ihrem Schlussbericht Nr. 2136 vom 6. März 2012 in einer Gesamtschau auf die Ereignisse der letzten Jahre zurück. Sie kam zu folgendem Schluss: «Zusammengefasst entsteht der Eindruck, dass die bisher vorgenommene Verbesserung des Betriebs des Flughafens Zürich nur punktuell Risiken zu eliminieren vermag. Das ständige Auftauchen neuer Problemfelder deutet nach Auffassung der SUST darauf hin, dass das Gesamtsystem des Flughafens Zürich gegenwärtig auf eine Art betrieben wird, die weitere systeminhärente Risiken birgt.»

Die SUST forderte darauf, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit der Flugsicherung skyguide, dem Betreiber des Flughafens Zürich und mit den Benutzern des Flughafens Zürich «eine umfassende Analyse der Betriebsverfahren vornehmen und alle geeigneten Massnahmen treffen sollte, welche die Komplexität und die systemischen Risiken verringern».

Politisches Korsett

Bei der Betrachtung der Komplexität verglich die SUST den Flughafen Zürich mit anderen Flughäfen in Europa, die in der Nähe einer Grossstadt liegen und ähnlich komplizierte Betriebssysteme haben. Neben Zürich waren dies die Flughäfen von Amsterdam, Hamburg, Kopenhagen und Wien. Die SUST legte beim Vergleich einen speziellen Fokus auf Lärmvorschriften, An- und Abflugverfahren, Betriebskonzepte sich kreuzender Pisten, VFR-Verkehr und Spezialflüge. Sie kam zu folgendem Schluss: «Mit Blick auf die Führung von An- und Abflugrouten fällt auf, dass im Gegensatz zu den verglichenen Flughäfen auf dem Flughafen Zürich die Flugwege wesentlich gebündelter verlaufen und eine frühzeitige Entflechtung z.B. der Abflugwege nicht vorgenommen wird. ... Durch diese Führung der An- und Abflugrouten wird erreicht, dass im Gegensatz zu den Vergleichsflughäfen das flughafennahe Stadtgebiet kaum überflogen wird. ... Die daraus resultierenden Vorteile bezüglich Lärmbelastung der weiteren Umgebung werden allerdings durch eine höhere Komplexität für die Flugverkehrsleitung erkauft. Wie verschiedene schwere Vorfälle in den letzten Jahren zeigen, stellt diese erhöhte Komplexität ein Gefahrenmoment dar.»

Auf den Aspekt der frühen Entflechtung angesprochen, meint Stefan Conrad, der COO der Flughafen Zürich AG, im nachfolgenden Interview, dass

die Lärmemissionen nur mit einer Bündelung des Verkehrs kontrolliert werden könnten. Nur so könne die Anzahl der Lärmbetroffenen möglichst tief gehalten werden. Der Flughafen sei demokratischen politischen Prozessen unterworfen, und er sei darauf angewiesen, Mehrheiten für seine Anliegen zu bekommen.

Historische Chance

«Vögel landen gegen den Wind.» Diese Grundregel gilt auch für die übrige Aviatik, denn damit werden die Start- und Landedistanzen verkürzt, was der Sicherheit dient. Weltweit wird darauf geachtet, dass startenden und landenden Flugzeugen eine Piste zugeteilt wird, bei der der Wind von vorne bläst – ausser in Zürich. Wenn Piloten Zürich anfliegen und zur Landung auf der Piste 14 «ausnahmsweise» nicht Rückenwind vorherrscht, wird dies im Approach Briefing oft ironisch als speziell beachtenswerter Punkt kommentiert.

Mit der sachlichen Analyse der SUST wird deutlich, dass der Flughafen Zürich in einem politischen Korsett steckt, das von lokalen Politikern geschnürt wird. Deren oft kurzfristige Ziele stehen im starken Kontrast zur langfristigen Entwicklung eines Flughafens, die von Aspekten wie Sicherheit, Einfachheit im Betrieb und Ökonomie geprägt sein sollte.

Nun besteht mit dem SIL-Prozess die Chance, das Bestmögliche aus dem Pistenlayout zu machen. Wenn es gelingt, den Betrieb so zu organisieren, dass sich die startenden und landenden Flugzeuge nicht mehr gegenseitig behindern, können auch aviatische Grundsätze wieder besser berücksichtigt werden. Es ist zu hoffen, dass sich die Politiker dieser Chance bewusst sind. Sie haben es in der Hand, dass sich der Flughafen Zürich in die richtige Richtung entwickeln kann. ●

Im Gespräch mit Stefan Conrad

Der Chief Operating Officer des Flughafens Zürich gibt Auskunft über die Herausforderungen des jetzigen Betriebssystems. Er erläutert die möglichen Verbesserungen, die momentan im Zusammenhang mit dem SIL-Prozess in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Er strebt ein-fachere und stabilere Abläufe am Boden und in der Luft an.

Interview: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Die Flughafen Zürich AG liess im Jahr 2008 ein Sicherheitsgutachten erstellen, in dessen Gefahrenliste das Pistenkreuz 16/28 als eine von 31 Hauptgefahren fungierte. Welche Massnahmen wurden damals beschlossen, um das systemische Risiko «Pistenkreuz» zu vermindern, und welche Massnahmen wurden bereits umgesetzt?

Stefan Conrad: In dieser Analyse wurden die Top Hazards auf dem Flughafen Zürich benannt. Das Pistenkreuz 16/28 wurde als ein Risiko identifiziert. Mit dem Ziel, die Risiken zu mitigieren, wurden die Verfahren hinsichtlich Pistenkreuz 16/28 bei skyguide angepasst. Im Weiteren beobachtet und begleitet das lokale Runway Safety Team Zürich mit Vertretern von skyguide, der Swiss, Jet Aviation und der Flughafen Zürich AG die Entwicklung und erkennt so frühzeitige Trends im Zusammenhang mit Runway Safety. Dabei werden auch Erkenntnisse und Erfahrungen von anderen Flughäfen mit in Betracht gezogen.

«RS»: Die SUST forderte im Mai dieses Jahres noch einmal eine umfassende Risikoanalyse der Betriebsverfahren. Was sind die Ergebnisse?

S.C.: Diese Analyse findet nicht nur auf Anregung der SUST statt, sondern wurde in Absprache mit skyguide, dem BAZL und der Swiss unter der Führung der Flughafen Zürich AG ausgelöst. Die Untersuchung unter dem Titel «Safety Survey» wird Mitte Dezember die ersten Ergebnisse liefern. Anfang nächsten Jahres werden die weiteren Schritte mit den Partnern auf Managementstufe diskutiert.

«RS»: Decken sich etwaige Erkenntnisse nicht mit dem, was 2008 auch schon ermittelt wurde?

S.C.: Der wesentliche neue Punkt ist, dass die Gesamtkomplexität des Betriebs des Flughafens Zürich angeschaut wird. Punktuelle Korrekturen machen das

gesamte System unter Umständen komplexer. Wir streben aber nach einem stabilen Betrieb, dessen Komplexität im Normalbetrieb tief ist. Komplexität im Normalbetrieb ist ein wichtiger Faktor, der die Sicherheitsmarge beeinflusst.

«RS»: Sprichst Du da das Thema GATO 14/16 an?

S.C.: Genau, die GATO-Problematik ist ein gutes Beispiel. Die SUST beschreibt in ihrem Bericht, wie mit der Staffelung von Landung-14 und Start-16 die Komplexität des gesamten Systems gesteigert wurde.

Die Komplexität des täglichen Betriebs wurde erhöht, um den Go-around auf der Piste 14 kreuzungsfrei zu gestalten. Da wird man sich fragen müssen, ob es sinnvoll ist, ein System während 95 Prozent der Zeit zu verkomplizieren, nur um den Ausnahmefall auch abzudecken.

«RS»: Das sind Verhältnisse, unter denen der Betrieb eines US-amerikanischen Flugplatzes nicht funktionieren würde.

S.C.: In Boston beispielsweise sind keine solchen Verfahren vorgesehen; das hat ein entsprechender Besuch von Spezialisten vor Ort gezeigt. Der Normalbetrieb unterliegt in den USA den üblichen Normen und Sicherheitsempfehlungen, die Koordination eines Go-around wird der Verantwortung der Flugverkehrsleiter und Cockpit Crews überlassen.

«RS»: Im Mai hast Du in einem Interview mit dem «Tages-Anzeiger» überzeugt und pauschal behauptet, der Flugplatz sei sicher. Die SUST ist da anderer Meinung, nicht zuletzt, weil ein schwerer Vorfall pro Jahr darauf hindeute, dass ein systemisches Problem vorliege. Wie siehst Du die Situation heute?

S.C.: Sicherheit hat immer oberste Priorität. Der Betrieb des Pistenkreuzes 16/28, insbesondere während der täglichen Spitzenzeiten, stellt eine Herausforderung dar und erhöht die Komplexität am Flughafen Zürich. Mit dem eingeleiteten Safety Survey sowie neuen Technologien entwickeln wir das Flughafensystem kontinuierlich weiter. Vom SUST vorgeschlagene Massnahmen wie das Upgrade des RIMCAS' (technische Anpassungen) oder zusätzliche Instruktionen für skyguide-Mitarbeiter wurden schnell umgesetzt. Im Weiteren wird der Einsatz von Runway Status Lights (RWSL) analog Boston zurzeit geprüft.

«RS»: In der August-Ausgabe der Flughafen-Personalzeitung «Homebase» redest Du vom Ausbau der Piste 28 zu einer Hauptlandepiste. Was gehört da dazu?

S.C.: Gemäss Staatsvertrag soll spätestens ab dem Jahr 2020 bereits ab 18 Uhr über Schweizer Gebiet angefliegen werden. Betrieblich wäre es am sinnvollsten, diese Anflüge von Osten her auf der Piste 28 landen zu lassen. Um den zusätzlichen Verkehr stabil abwickeln zu können, muss diese Piste ausgebaut werden. Dazu gehören eine Verlängerung der mit 2500 Metern kürzesten Piste 28, um auch unter ungünstigen Wetterbedingungen Langstreckenflugzeugen eine sichere Landung zu ermöglichen (Erhöhung der Safety Margin), sowie der Bau einer Umrollung, damit die Piste 28 kreuzungsfrei (Pistenkreuzungen aufgrund Rollverkehr) betrieben werden kann.

«RS»: In Zukunft sollen wir die Pistenschwelle 28 also auf neuen Taxiways kreuzungsfrei umrollen können. Beeinträchtigt der Rollverkehr zur Piste 32 die Anflüge auf die Piste 28 nicht?

S.C.: Unsere Zielsetzung ist, dass man unabhängig und ohne spezielle Freigabe unter dem Anflug 28 durchrollen kann. Dies haben wir beim BAZL auch so eingereicht. Das BAZL ist aber gegenwärtig der Meinung, dass Kategorie-D-Typen wie die A330 oder A340 nur mit einer Freigabe den Anflug 28 unterrollen können.

«RS»: Die Piste 32 soll gegen Norden verlängert werden. Welchen Nutzen bringt dies?

S.C.: Um alle Starts der Langstrecke von der Piste 32 zu ermöglichen, benötigt es nach unseren Performance-Berechnungen zwei Massnahmen. Die augenscheinlichste ist die Verlängerung der Piste gegen Norden, die es für den Start der Langstreckenmaschinen braucht.

«RS»: Für die A340 ist der kritische Punkt beim Start 32 die Höhenrestriktion von 3500 Fuss bei vier Meilen KLO. Wird diese Beschränkung fallen?

S.C.: Das ist der zweite Punkt im Konzept. Um den schweren A340 den Abflug von der Piste 32 zu erleichtern, wäre es aus betrieblicher Sicht wünschenswert, die Höhenrestriktion analog zur Piste 34 aufzuheben. Als weiterer Vorteil würde der Start auf der Piste 32 die Rollzeit vom Dock Midfield zur Pistenschwelle markant verkürzen. Das gibt uns etwas mehr Luft bei der Einhaltung der Betriebszeit (nightban). Wichtig ist auch, dass die Flugzeuge die Piste 28 nicht mehr kreuzen müssten. Das erhöht die Sicherheitsmarge und reduziert die Komplexität.

«RS»: Das Warnsystem RIMCAS wurde zur Verhütung von Zusammenstössen zwischen Fahrzeugen und Flugzeugen entwickelt. Glücklicherweise warnte es

auch vor der Kollisionsgefahr der sich annähernden Flugzeuge auf den Pisten 16 und 28. Die Funktionstüchtigkeit des Systems wurde im SUST-Bericht gerügt, weil nur rund 20 Prozent der Warnungen «echt» waren. Wie gut ist das System heute?

S.C.: Die Software wurde angepasst, um die Warnung bereits bei tiefen Geschwindigkeiten frühzeitig ausgeben zu können. Zusätzlich wurde die Besonderheit des Pistenkreuzes besser berücksichtigt, indem seit Dezember 2011 zwischen Flugzeugen und Fahrzeugen unterschieden werden kann.

«RS»: Es sind neue Schnellabrollwege für die Pisten 34 und 28 geplant, um die Verweilzeit der Flugzeuge auf den Pisten zu reduzieren. Wann wird diese dringliche Massnahme umgesetzt?

S.C.: Wir können am Pisten- und Rollwegsystem nicht eigenmächtig Anpassungen vornehmen. Mitte bis Ende des nächsten Jahres unterschreibt der Bundesrat das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich. Dann haben wir die rechtliche Basis, um eine Änderung des Betriebsreglements und ein Plangenehmigungsgesuch für die Schnellabrollwege einzugeben.

«RS»: Eine grosse Einschränkung existiert durch Kreuzungspunkte verschiedener Flugwege in der Luft. Die GATO-Problematik kam in der letzten Ausgabe der «Rundschau» zu Sprache. Was wären für Dich Lösungsansätze, die die Betriebssicherheit grundsätzlich erhöhen würden?

S.C.: Wenn immer möglich, streben wir ein Betriebskonzept an mit einer Piste für die Landung und einer für den Start, die unabhängig voneinander sind. So können wir die Komplexität erheblich senken und die Stabilität erhöhen. In diesem Sinn wünschte ich mir während des Tages und vor allem in den Spitzen ein stabiles Nordkonzept mit einer Lösung der GATO-Problematik.

«RS»: Du hast in Eurer Personalzeitung «Homepage» ebenfalls die Luftraumentflechtung im Osten erwähnt. Welche Massnahmen sind geplant?

S.C.: Im heutigen Betrieb des Ostkonzepts werden die Flugzeuge von Süden und von Norden in den Endanflug geführt. Gleichzeitig startet man von der Piste 32. Die Flugzeuge, die nach Osten fliegen wollen, kreuzen anfliegende Flüge. Wenn wir im Ostkonzept zukünftig nur von Norden auflinieren würden, wäre der abfliegende Verkehr südlich des Platzes besser separiert. Damit könnte der Betrieb stabiler und effizienter gestaltet werden.

«RS»: Ist es aus lärmpolitischen Gründen sinnvoll, dass Flugzeuge mit Umkehrkurven über dem Flughafen häufig dasselbe Gebiet mehrfach überfliegen und beschallen? Sollte der abfliegende Verkehr nicht möglichst früh aufgefächert und möglichst schnell vom Flughafen weggeleitet werden? Denn mit Blick auf die Sicherheit wäre dies sehr zu empfehlen.

S.C.: Du sprichst die Thematik «Kanalisation vs. Verteilung» an. Als Flughafenbetreiberin sind wir der Meinung, dass Flugrouten kanalisiert werden sollten. Nur so können wir die Anzahl der Lärmbetroffenen möglichst tief halten.

«RS»: Es scheint, als ob die Entwicklung des Flughafens von politischen Zwängen dominiert sei. Täuscht dieser Eindruck?

S.C.: Wir leben in einer Demokratie. Politische Mehrheiten sind wichtig für unsere Anliegen. Das sind die Rahmenbedingungen, innerhalb derer wir einen möglichst stabilen Betrieb entwickeln müssen. Wir wollen und müssen die Anliegen der Bevölkerung ernst nehmen, das ist tägliche Flughafen-Realität.

«RS»: Mit dem neuen Staatsvertrag ist der gekrümmte Anflug von Norden (CNA) für die ersten Landungen frühmorgens wieder im Gespräch. Der Flugplatz hat ein Plangenehmigungsgesuch für eine GBAS-Station (Ground Based Augmentation System) eingereicht. Wie kann ein CNA aussehen, bei dem das GPS-Signal mittels einer GBAS-Station präzisiert wird?

S.C.: Das Eindrehen in den Endanflug wird mit einer RNAV-Technologie stattfinden, die auch auf dem Satellitensignal (GPS) basiert. Um den Endanflug beispielsweise ohne ein Instrumentenlandesystem (ILS) präzise fliegen zu können, benötigen wir ein GBAS. Die Installationsarbeiten für eine GBAS-Station sind für das Jahr 2013 geplant.

«RS»: Es gibt nun eine erste Abflugroute (SID), bei der das Flugzeug nach RNAV1-Kriterien Kurven zwischen zwei Punkten über einen konstanten, fest definierten Kurvenradius fliegt. Ist das ein Versuchsträger für die zukünftigen CNAs?

S.C.: Das ist eine wichtige Grundlage. Wir können nun mit diesem Verfahren Erfahrungswerte sammeln.

«RS»: Nach welchen Kriterien wird der CNA konstruiert? Ist das wichtigste Kriterium der Abstand zur deutschen Grenze?

S.C.: Die Länge des Finals ergibt sich aus der Höhe des Final Approach Fixes. Wegen der Höhe des Stadlerbergs und der übrigen Topographie ist diese

Höhe vorgegeben. Der Kurvenradius zu diesem Punkt hin definiert dann, wie nahe wir an die deutsche Staatsgrenze kommen. Natürlich ist dieser Abstand auch ein grosses Politikum, das auf der deutschen und der Schweizer Seite im Augenblick grosse Diskussionen auslöst.

«RS»: In den Anpassungen des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland ist von einem gekrümmten Anflug zu lesen, der von Osten her auf die Piste 14 einschwenken soll. Wie weit ist die Planung?

S.C.: Die Machbarkeit eines CNAs aus östlicher Richtung mit Line-up von AMIKI her ist derzeit in Prüfung.

«RS»: Die CSeries-Flugzeuge haben eine Spannweite ähnlich derjenigen einer A320. Wo sollen diese Flugzeuge umgeschlagen werden? Wie weit sind die Vorbereitungen für diese Standplätze?

S.C.: Wir wollen nördlich des Taxiways «D» in der Gegend des Deicing Pads «F» neue Standplätze bauen. Damit soll der zusätzliche Platzbedarf der grösseren Flugzeuge gedeckt werden.

«RS»: Steht der geplante Ausbau der Standflächen West damit im Zusammenhang?

S.C.: Bei den Standplätzen im Westen des Flughafens handelt es sich um Ersatzstandplätze für wegfallende Abstellflächen.

«RS»: Wie lange steht das Catering-Gebäude noch auf diesem operationell wertvollen Boden?

S.C.: Da schauen wir sehr weit in die Zukunft. Ob wir an dieser Stelle der-einst weitere Standplätze benötigen werden, hängt sehr stark von der weiteren Entwicklung des Flugverkehrs ab.

«RS»: Es liegen viele Ideen und Projekte auf dem Tisch. Wie frei ist der Flughafen bei der Realisierung? Kann er heute entscheiden und morgen bauen?

S.C.: Jede Veränderung, aber auch Neubauten im Flughafenareal müssen von den Bundesbehörden bewilligt werden. Bei einem wenig problematischen Projekt dauert ein solches Verfahren rund drei Jahre. Bei komplexeren Projekten wie den erwähnten Anpassungen zum Staatsvertrag kann sich der Bewilligungsprozess bis zum Baubeginn bis zu fünf Jahre in die Länge ziehen.

«RS»: Wann wird der Staatsvertrag ratifiziert?

S.C.: Die Erste Kammer des Parlaments berät in der Frühjahrsession 2013, die Zweite Kammer dann im Sommer 2013. Auch in Deutschland sollte das Geschäft im Sommer 2013 im Parlament sein.

«RS»: Welche weiteren Schritte sind dann zu tun?

S.C.: Nach der Ratifizierung können wir das Betriebsreglement für 2020 planen und danach eingeben. Wenn aufgrund von Einsprachen gerichtliche Instanzen angehört werden müssen, dauert das rund drei Jahre. Um planerische Varianten zeitgerecht ausarbeiten zu können, müssen wir die Mandate dazu aber bereits diesen Herbst vergeben. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Varianten zur Verlegung der Glatt und der Kantonsstrasse.

Es wird schwierig sein, der Bevölkerung zu erklären, dass wir Planermandate vergeben, bevor der Staatsvertrag ratifiziert oder die Pistenverlängerung bewilligt wurde. Allerdings zwingen uns die zeitlichen Verhältnisse zu diesen Schritten, weil wir sonst im Jahr 2020 nicht bereit sein würden.

«RS»: Wie ist die Zusammenarbeit mit der skyguide?

S.C.: Sehr gut. Wir haben einen offenen Dialog und bearbeiten viele Projekte konstruktiv miteinander.

«RS»: Wie viele Lärmklagen hat der Flughafen jährlich?

S.C.: Bei der Flughafen Zürich AG gehen jährlich einige Tausend (einstellig) Lärmklagen ein. Die Intensität der Klagen variiert jeweils, und zwar je nach Jahreszeit und allfällig geänderten Flugrouten.

«RS»: Das Einkaufszentrum am Flughafen rentiert und bringt der Flughafen AG viel Gewinn. Laut «Tages-Anzeiger» verdiente der Flughafen im Jahr 2009 jeden vierten Franken im Shoppingbereich und ist mittlerweile das gemäss Umsatz zweitstärkste Einkaufszentrum der Schweiz. Ist LSZH-ZRH ein Einkaufszentrum mit eigenem Flughafen oder ein Flughafen mit Einkaufsmöglichkeit?

S.C.: Im Kernauftrag und entsprechend unserer Strategie sind wir ein Flughafen, der die Anbindung der Schweiz an die Metropolen der Welt sicherstellen muss. Aus den Gebühren dieses Flugbetriebs erwirtschaften wir zwei Drittel unserer Einnahmen. Der Rest stammt aus dem Nicht-Fluggeschäft, inklusive Kommerz. Dabei leisten wir gute Arbeit, denn die Attraktivität der Terminals und des Flughafens ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen.

Gemäss der neuen Gebührenverordnung werden zukünftig die Einnahmen aus der Kommerzsparte die Gebühren des Flugbetriebs zu einem gewissen Teil subventionieren.

«RS»: Werden die Gebühren für die Airlines deshalb in Zukunft sinken?

S.C.: In den kommenden Jahren stehen grosse Investitionen in Zusammenhang mit der Umsetzung des Staatsvertrags an. Wir werden auch künftig jährlich 250 bis 300 Millionen Franken in die Infrastruktur investieren. Die Gebühren werden vor diesem Hintergrund tendenziell eher steigen.

«RS»: Der Flughafen als Begegnungs-, Einkaufs-, Freizeit- und Ausflugsziel zieht immer mehr Leute an. Gerade die Einkaufsgäste und die Familien kommen mit dem Auto und blockieren die dringend benötigten Parkplätze für die Angestellten und Fluggäste. Gibt es da Pläne und Strategien, dies zu verhindern?

S.C.: Wir unternehmen viel, um dem Bedarf an Parkplätzen gerecht zu werden. Gerade jetzt ist die Erweiterung des Parkhauses P6 gegen Süden im Bau. Dazu planen wir einen weiteren Ausbau des P6 gegen Osten. Die Anzahl Parkplätze wird wachsen. Unser Ziel ist es, die Vorfahrt zu entlasten und umzugestalten. In Zukunft – ab Fertigstellung der Aufwertung des Terminals 2 im Jahr 2015 – wird man auf der Abflugebene nicht mehr parkieren können. Zubringer werden allerdings weiterhin anhalten und die Fahrgäste aussteigen lassen können. Es ist aber nicht sinnvoll, dass auf der Vorfahrt das Auto parkiert wird, um Passagiere zum Check-in zu begleiten oder noch etwas einkaufen zu gehen.

«RS»: Wie weit ist die Planung des Projekts «The Circle» vorangekommen?

S.C.: Wir haben eine rechtskräftige Baubewilligung. Nun läuft ein Vorprojekt, das im Frühling 2013 abgeschlossen sein wird. Dann wird die Flughafen Zürich AG entscheiden, ob die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erfüllt sind, um das Projekt realisieren zu können. ●

«Go-ahead» – Pistenkonzepte in ZRH

Die diversen Pistenkonzepte am Flughafen Zürich geben sowohl intern wie auch extern immer wieder Anlass zu teils intensiven Diskussionen. Die Anwendung der Konzepte ist nicht nur von Wind und Wetter abhängig. Wochentag, Tageszeit und Flugzeugtyp haben ebenfalls einen direkten Einfluss auf die Pistenzuteilungen. Mit diesem Beitrag soll aufgezeigt werden, wann welche Kombinationen von Start- und Landepisten möglich sind und wo für die Flugsicherung bei deren Umsetzung die Knacknüsse liegen.

Text: Gaby Plüss

Mittwoch, 3. Oktober 2012, 8.36 Uhr Lokalzeit: «Landing Runway 34, Departure Runways 32 and 28». Der eine oder andere Pilot wird sich an jenem Morgen vor nicht allzu langer Zeit vielleicht gefragt haben, weshalb an einem normalen Mittwoch um diese Zeit von Süden angefliegen wird und nicht, wie sonst üblich, von Norden. Am Wetter konnte es wohl kaum liegen, denn die drei bis vier Knoten Nordwestwind gehören bei einem Nordanflug in Zürich schon fast dazu. Der Grund für diese ungewohnten Pistenzuteilungen musste also ein anderer sein. Ganz so gewöhnlich, wie es auf den ersten Blick erscheint, war dieser Mittwoch eben doch nicht: Unsere nördlichen Nachbarn feierten den Tag der Deutschen Einheit. Und dieser gesetzliche Feiertag hatte zur Folge, dass das Konzept «DVO34» nicht nur bis 7 Uhr, sondern analog den Wochenenden bis 9 Uhr zum Einsatz kam.

Transparenz schaffen – so lautet eines der Ziele, das ich mir für meine schreibende Aktivität für die «Rundschau» gesetzt habe. Mit meinem heutigen Beitrag möchte ich Transparenz in Bezug auf unsere diversen Pistenkonzepte schaffen. Ich möchte darüber informieren, welche Konzepte der Flugsicherung wann und in welcher Prioritätenfolge zur Verfügung stehen. Ich möchte darlegen, welches die Limiten und Abhängigkeiten innerhalb der einzelnen Konzepte sind. Und nicht zuletzt möchte ich auch aufzeigen, mit welchen Sanktionen wir allenfalls zu rechnen haben, sollten wir uns nicht an unsere Vorgaben halten.

Konzepte und Anwendungszeiten

Kurz und bündig gesagt, lassen sich unsere Konzepte mit ihren Anwendungszeiten auf folgende Zeilen komprimieren (alle Zeiten sind Lokalzeiten):

Wochentage

- 6–7 Uhr: Erste Priorität DVO34, zweite Priorität DVO28, dritte Priorität NDVO
- 7–21 Uhr: LDG14/DEP28, bei Bise LDG14/DEP10, bei Westwind LDG-28WIND, evtl. LDG34
- 21–23.30 Uhr: Erste Priorität DVO28, zweite Priorität DVO34, dritte Priorität NDVO

Wochenenden und baden-württembergische Feiertage

- 6–9 Uhr: Erste Priorität DVO34, zweite Priorität DVO28, dritte Priorität NDVO
- 9–20 Uhr: LDG14/DEP28, bei Bise LDG14/DEP10, bei Westwind LDG-28WIND, evtl. LDG34
- 20–23.30 Uhr: Erste Priorität DVO28, zweite Priorität DVO34, dritte Priorität NDVO.

Was auf den ersten Blick noch ziemlich simpel erscheint, entpuppt sich beim genaueren Hinschauen als nicht mehr ganz so einfach. Etwas detaillierter betrachtet, lassen sich unsere diversen Pistenzuteilungen in zwei Tabellen zusammenfassen. Tabelle 1 beschreibt die möglichen Pistenkonzepte von Montag bis Freitag. Tabelle 2 steht für Samstag/Sonntag sowie für die baden-württembergischen Feiertage. Die Nummerierung der Konzepte steht für die anzuwendende Prioritätenfolge. Die Pfeile nach unten bezeichnen die Landepiste, die Pfeile nach oben die Startpisten. In Klammern stehen Varianten, die zwar möglich sind, aber innerhalb des Konzepts nicht standardmässig angewendet werden. «Props only» heisst, dass diese Variante nur für Propellermaschinen zur Verfügung steht (alle Zeiten sind Lokalzeiten).

Grundlagen

Die für die Pistenzuteilungen massgebenden Grundlagen sind das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich (BR) und die deutsche Gesetzgebung in Form der sogenannten DVO. DVO steht für «Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung». Das BR schreibt vor, wann auf welchen Pisten gelandet respektive wann mit welchen Flugzeugtypen auf welchen Pisten gestartet werden darf. Die DVO regelt, wie der Luftraum über deutschem Hoheitsgebiet für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich genutzt werden darf und welche Restriktionen dabei zu beachten sind. Die Details zu BR und DVO sind in separaten Kästen beschrieben.



Setzt man die Vorgaben von BR und DVO zusammen, resultieren daraus unsere diversen Pistenkonzepte. Diese lassen sich in Standardkonzepte und Spezialkonzepte zusammenfassen. Die Standardkonzepte sind solange im Einsatz, wie Wind und Wetter dies zulassen, und lauten: LDG14/DEP28, DVO34 und DVO28. Die Spezialkonzepte kommen zum Zug, wenn der Flugbetrieb aus meteorologischen Gründen nicht mehr über die Standardkonzepte abgewickelt werden kann. Die Spezialkonzepte sind: LDG28WIND, LDG14/DEP10, NDVO und LDG34 outside DVO.

LDG14/DEP28

Das Standardkonzept ausserhalb der deutschen Sperrzeiten heisst LDG14/DEP28. Landungen erfolgen auf Piste 14, Starts in erster Priorität von Piste 28 und in zweiter Priorität von Piste 16. Starts von den Pisten 32 und 34 sind möglich, werden aber nur in Ausnahmefällen angewendet, denn diese Starts sind gegenläufig zu den Landungen und erhöhen die Komplexität.

Dieses Konzept beinhaltet folgende Abhängigkeiten: Zum einen sind Starts von Piste 16 an die Landungen auf Piste 14 gekoppelt (GATO14/16, siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012). Zum anderen blockieren Starts von Piste 16 Richtung VEBIT Starts von Piste 28 für rund drei Minuten. So lange dauert es, bis der Start 16 wieder über den Platz und in Richtung Westen fliegt und der Ausflug 28 somit wieder frei ist. Um zu verhindern, dass während dieser drei Minuten gar nicht mehr gestartet werden kann, planen wir, wenn immer möglich, nach einem Start 16 Richtung VEBIT noch einen Start 16 Richtung DEGES ein.

Bei der konkreten Planung der Abflugsequenz reihen wir den Start 16 dort ein, wo er in Bezug auf das Loch in der Anflugsequenz in etwa starten kann. Da es aber oft zehn Minuten oder länger dauert, bis das Loch da ist, kommt es häufig vor, dass die Position des Starts 16 in der Sequenz nochmals kurzfristig angepasst werden muss. Die möglichen Optionen innerhalb der Sequenz überlegen wir uns vorgängig. Den Entscheid, welches Flugzeug wir effektiv als nächstes starten lassen, fällen wir aber zum Teil sehr kurzfristig. Diese kurzfristigen Sequenzänderungen bedingen, dass gleichzeitig zwei Maschinen startbereit auf den Pisten 28 und 16 stehen, was ein gewisses Risiko in sich birgt.

DVO34

DVO34 steht für Südanflüge während der deutschen Sperrzeiten. Landungen erfolgen auf Piste 34. Von 6 bis 7 Uhr respektive von 21 bis 23.30 Uhr

erfolgen Starts von Piste 32. Starts Richtung DEGES werden auf eine Right-turn SID freigegeben. Starts von Piste 34 sind möglich. Propellermaschinen Richtung VEBIT starten von Piste 28.

Am Wochenende und an deutschen Feiertagen erfolgen Starts aller Typen am Morgen ab 7 Uhr bis zum Konzeptwechsel respektive am Abend nach dem Konzeptwechsel bis 21 Uhr von den Pisten 28 und 32. Um die Verkehrsströme von Anfang an zu entflechten, starten Flugzeuge Richtung VEBIT von Piste 28, Flugzeuge Richtung DEGES von Piste 32 mit Right-turn SID. Flugzeuge Richtung VEBIT, die Piste 28 nicht akzeptieren können, starten von Piste 32.

Dieses Konzept beinhaltet diverse Abhängigkeiten. Starts von Piste 32 sind an Landungen auf Piste 34 gekoppelt (GATO34/32). Starts von Piste 28 mit Landungen auf Piste 34 bedeuten Flugbetrieb auf sich kreuzenden Pisten. Sowohl in Bezug auf Starts 32 wie auch auf Starts 28 sind wir darauf angewiesen, dass der Startvorgang nach Erhalt der Startfreigabe zeitverzugslos eingeleitet wird, ansonsten allenfalls ein Startabbruch verordnet werden muss. **Gerade in dieser Situation sind wir sehr dankbar, wenn wir vorher wissen, dass ein Flugzeug beim Start, zum Beispiel wegen DAC/SAC-Intermix, mehr Zeit als üblich benötigt.** Eventuelle Starts von Piste 32 Richtung VEBIT kreuzen den Ausflug 28. In solchen Situationen entscheidet der Departure Controller unter Berücksichtigung von Flugzeugtyp und Exit Gate, wann der nächste Start 28 released wird. Starts von Piste 34 erfordern einen Unterbruch der Anflüge und müssen dann starten können, wenn das Loch im Anflug da ist. Das kann zur Folge haben, dass ein Start von Piste 32 nicht mehr gehen darf, um den Ausflug für den nachfolgenden Start 34 nicht zu blockieren. Einerseits wird so der Start 34 gegenüber dem Start 32 bevorzugt behandelt. Andererseits kreiert eine solche Konstellation eventuell unnötige Verspätungen für die Starts von Piste 32. Starts von Piste 34 werden nur bewilligt, wenn es wenige oder keine Anflüge hat.

Gemäss BR wäre es möglich, während Landungen auf Piste 34 auch von Piste 10 zu starten. Aus Sicherheitsgründen verzichten wir jedoch bewusst auf diese Variante. Diese Kombination würde nochmals zusätzliche und ungewohnte Kreuzungspunkte, Abhängigkeiten und Problemstellungen generieren. Die damit verbundene Komplexität wäre sehr hoch. Und da dieses Szenario nur sehr selten zum Einsatz käme, hätten wir Lotsen schlicht zu wenig Training und Routine im Umgang damit.

DVO28

DVO28 steht für Ostanflüge während der deutschen Sperrzeiten. Landungen erfolgen auf Piste 28, Starts von Piste 32. Sämtliche Starts 32 werden

unabhängig vom Exit Gate auf eine SID mit Left-turn freigegeben. Starts von Piste 34 sind möglich. Propellermaschinen können auch von Piste 28 starten.

Am Wochenende und an deutschen Feiertagen sind am Morgen ab 7 Uhr respektive am Abend bis 21 Uhr Starts aller Typen von Piste 28 möglich.

Starts von Piste 32 und Landungen auf Piste 28 können unabhängig voneinander stattfinden. Starts von Piste 34 mit Landungen auf Piste 28 bedeuten Flugbetrieb auf sich kreuzenden Pisten und benötigen grössere Landeabstände. Dazu kommt die Problematik, dass der Ausflug des Starts 34 nicht durch einen Start 32 blockiert werden darf (vgl. DVO34). Starts von Piste 34 werden nur bewilligt, wenn es wenige oder keine Anflüge hat. Starts von Piste 28 erfordern einen Unterbruch der Anflüge und müssen den Take-off dann einleiten können, wenn das Loch da ist. Ebenso stehen Starts von Piste 28 in Abhängigkeit zu Starts von Piste 32, denn Starts 32 kreuzen den Ausflug 28 (vgl. DVO34). Starts von Piste 28 werden in diesem Konzept nur in Ausnahmefällen bewilligt.

Sowohl bei DVO34 wie auch bei DVO28 dürfen Anflüge erst nach Überfliegen der Schweizer Grenze unter FL120 sinken. Da Anflüge via Right-hand und via Left-hand Downwind auf die ILS 28 aufliniert werden, müssen Abflüge Richtung DEGES in einem schmalen Korridor mitten durch die Anflüge hindurch geführt werden. Der Luftraum, in dem die Approach Controller die Anflüge unter die Abflüge bringen können, ist in diesem Konzept sehr begrenzt. Bei Starts von Piste 32 Richtung DEGES mit Left-turn SID können die Flugzeuge in der Linkskurve bereits entscheidend an Höhe gewinnen, was uns hilft, diese Problematik zu entschärfen. Starts von Piste 32 Richtung DEGES mit einer Right-turn SID sind möglich, kommen aber nur zur Anwendung, wenn es wenige oder keine Anflüge hat.

Nebst der beschriebenen Konzentration von An- und Abflügen auf engstem Raum östlich des Platzes generiert dieses Konzept für die Approach Controller sehr viele Kreuzungspunkte innerhalb der TMA. So kreuzen sämtliche Anflüge von BERSU/DOPIL und KELIP die Abflüge nicht nur einmal, sondern gleich zweimal: zuerst auf der STAR Richtung GIPOL und danach nochmals während des Vectorings in den Left-hand Downwind. Die vielen Kreuzungspunkte westlich des Platzes und die beengten Luftraumverhältnisse östlich des Platzes resultieren in einem für die Approach Crew äusserst komplexen und anspruchsvollen Setup. Nochmals verschärft präsentiert sich diese Situation, wenn Flugzeuge aufgrund des Wetters vom Kurs abweichen müssen und der zur Verfügung stehende Luftraum dadurch weiter verkleinert wird.

LDG28WIND

Das Westwindkonzept ausserhalb der deutschen Sperrzeiten heisst LDG-28WIND. Landungen erfolgen auf Piste 28, Starts von Piste 32 mit Left-turn SID. Starts von den Pisten 34 und 28 sind möglich.

Die Abhängigkeiten und Problemstellungen sind die gleichen wie im Konzept DVO28. Anflüge müssen zwar nicht bis zum Erreichen der Schweizer Grenze auf FL120 bleiben. Der starke Westwind führt aber bei Starts Richtung DEGES zu schlechten Steigleistungen. Deshalb kommt auch in diesem Konzept für sämtliche Starts die Left-turn SID zur Anwendung. Bei wenigen oder keinen Anflügen sind Right-turn SIDs möglich.

Da das RILAX-Holding im Gegensatz zu DVO28 ab FL130 zur Verfügung steht, wird die STAR «RILAX 1A» in diesem Konzept nicht verwendet.

LDG14/DEP10

Das Bisenkonzept ausserhalb der deutschen Sperrzeiten heisst LDG14/DEP10. Landungen erfolgen auf Piste 14, Starts von den Pisten 10 und 16. Starts von den Pisten 32 und 34 sind möglich. Sie werden aber nur wenn nötig angewendet, denn diese Starts sind gegenläufig zu den Landungen und erhöhen die Komplexität nochmals massiv.

Dieses Konzept ist für die Tower Crew zweifelsohne das komplexeste und bewirkt enorm viele Pistenkreuzungen. Mit Ausnahme von Starts 16 «ex Midfield» muss jede zum Start rollende Maschine eine Piste kreuzen. Alle Bewegungen sind aneinandergelockt und kreieren vielfältige Abhängigkeiten. Sowohl für Starts von Piste 10 wie auch für Starts von Piste 16 kommen GATO-Regelungen zur Anwendung (GATO14/10 und GATO14/16). Für «Heavys» und für Flugzeuge mit Kolbenmotor, die von Piste 10 starten, muss das Loch im Anflug 14 um zusätzliche drei Meilen erhöht werden. Die Spezialregelung für den Airbus A380 nicht miteingerechnet sind in diesem Konzept vier verschiedene GATO-Limiten, zu berücksichtigen und zu kombinieren. Hinzu kommt, dass jeder Start 16 den Ausflug 10 blockiert.

Grundsätzlich wird der Takt der Abflüge von den Landungen vorgegeben. Unser Ziel ist es, nach jeder Landung einen Start zu ermöglichen. Dabei müssen wir nebst allen Abhängigkeiten auch noch die unterschiedliche Performance der einzelnen Flugzeugtypen sowie die Exit-Gate-Separationen in die Planung miteinbeziehen. Der Start 10 eines «Heavy» sollte so geplant werden, dass sein Loch in der Anflugsequenz mit seiner Position auf dem Rollweg übereinstimmt. Findet dabei irgendeine Bewegung nicht so wie

geplant statt, kann das dazu führen, dass auf dem Tarmac ein Überholmanöver nötig wird, um das Loch nicht zu verpassen.

Ein befreundeter Pilot verglich dieses Konzept in einem Gespräch mit der berühmten Quadratur des Kreises.

NDVO

NDVO steht für NON-DVO und wird angewendet, wenn wir während der deutschen Sperrzeiten auf Nordanflüge ausweichen müssen. Landungen erfolgen auf Piste 14. In der Zeit von 6 bis 7 Uhr und von 22 bis 23.30 Uhr starten Jets von den Pisten 32 und 34, was gegenläufige Flugbewegungen zur Folge hat. Um den Verkehr nicht unnötig zu verzetteln, werden die Starts respektive Landungen in dieser Konstellation paketweise abgearbeitet. Starts Richtung DEGES werden auf eine Right-turn SID freigegeben.

Zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 20 und 21 Uhr starten Jets analog den Konzepten LDG14/DEP28 respektive LDG14/DEP10. Zwischen 21 Uhr und 22 Uhr starten Jets von den Pisten 28 und 16. Propellerflugzeuge starten zeitunabhängig von den Pisten 28 oder 10. Die Abhängigkeiten und Problemstellungen sind in diesem Setup die gleichen wie in den entsprechenden Konzepten.

LDG34 outside DVO

Gemäss BR sind Landungen auf Piste 34 tagsüber möglich, wenn die Pisten 14, 16 und 28 aus Sicherheitsgründen nicht genutzt werden können. Die Entscheidungshoheit, wann dieses Verfahren angewendet wird, liegt bei der Airport Authority. Damit wir tagsüber auf Piste 34 anfliegen dürfen, müssen sowohl in Bezug auf Sicht oder Wolkenuntergrenze wie auch in Bezug auf Wind gewisse Werte gegeben sein. Ebenso sind die temporären TMA-Sektoren 14 und 15 sowie die temporäre CTR 2 im Süden vorgängig mittels NOTAM zu aktivieren. Zudem braucht es eine Bewilligung des Militärs.

Landungen erfolgen auf Piste 34. Starts Richtung VEBIT erfolgen von Piste 28, Starts Richtung DEGES von Piste 32 mit Right-turn SID. Flugzeuge Richtung VEBIT, die Piste 28 nicht akzeptieren können, starten von Piste 32. Die Abhängigkeiten und Problemstellungen sind die gleichen wie im Konzept DVO34.

Landing Runway 16

Wenn auf Piste 14 angefliegen wird, wären gemäss BR und DVO auch Anflüge auf Piste 16 möglich. Um die Komplexität nicht unnötig zu erhöhen und keine zusätzlichen Abhängigkeiten zu kreieren, verzichten wir bewusst auf diese

Möglichkeit. Anflüge auf Piste 16 mit Starts von Piste 28 würden Flugbetrieb auf sich kreuzenden Pisten bedeuten. Hinzu kommt, dass einzelne Anflüge auf Piste 16 unnötige Verspätungen für Abflüge von Piste 28 nach sich ziehen können. Während Anflügen auf Piste 14 werden einzelne Anflüge auf Piste 16 nur noch aus Performance-Gründen oder bei Unregelmässigkeiten und Notfällen bewilligt.

Weitere Faktoren

Nebst den genannten Punkten gibt es Faktoren, die bei sämtlichen Konzepten dazukommen und ebenfalls in den Verkehrsfluss einzubauen sind. Namentlich sind dies VFR-Flüge und Helikopter, Spezialflüge wie zum Beispiel Foto- oder Vermessungsflüge, Rega-Helikopter, Transitflüge durch die TMA, Segelfluggzonen und Fallschirmspringer, Joining- und Leaving-Flüge innerhalb der TMA und sämtliche Schnittpunkte mit dem Militär. So brauchen wir beispielsweise für jeden Start von Piste 16 eine Bewilligung der Flugsicherung in Dübendorf. Aus lärmtechnischen Gründen dürfen wir Abflüge zwischen 22 und 6 Uhr erst nach Überfliegen von FL80 von der SID weggehen. Um den unterschiedlichen Steigleistungen der verschiedenen Flugzeugtypen Rechnung zu tragen, müssen wir dann mit vergrösserten Startabständen arbeiten.

Konzeptwechsel

Konzeptwechsel sind fester Bestandteil des Tagesgeschäfts. Im besten Fall wird das Konzept zweimal täglich geändert, je nach Wetterlage kann das aber auch häufiger vorkommen. Während des Wechsels werden die Zuständigkeitsbereiche der Kontrollsektoren geändert, Kreuzungspunkte verschoben, Verkehrsströme verlegt und zusätzliche Problemstellungen generiert. Ein allfälliger Missed Approach des letzten Anflugs im alten Konzept ist genauso zu berücksichtigen wie der Flugweg des letzten Starts im alten Konzept, der bereits in die Verkehrsströme des neuen Konzepts integriert werden muss. Präzise Absprachen und eine enge Zusammenarbeit sind während eines Wechsels notwendig. Um die Komplexität nicht unnötig zu erhöhen, nehmen wir während eines Wechsels bewusst ein wenig Tempo heraus. So kann es vorkommen, dass ein Flugzeug eine Piste nicht kreuzen darf, obwohl der Grund für die Piloten nicht ersichtlich ist.

Verstösse gegen das Betriebsreglement

«Verstösse gegen Vorschriften des Flugbetriebs werden nach den Bestimmungen des Luftfahrtrechts des Bundes geahndet.» So lautet die unmiss-

verständliche Aussage im BR. Wie Peter Tilly in der letzten «Rundschau»-Ausgabe beschrieben hat, können Verstösse gegen im BR enthaltene Vorschriften über An- und Abflugverfahren mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft werden. Wir tun also gut daran, den Flugbetrieb gemäss den Vorgaben laufen zu lassen. Abweichungen von den Standardkonzepten sind möglich, müssen aber gut begründet sein. Verstösse gegen das Betriebsreglement hingegen sind nicht ratsam. Unser Spielraum ist heutzutage extrem eng. Wir balancieren zwischen oftmals politisch bedingten Vorgaben und dem auf Sicherheit und Effizienz ausgerichteten Alltag. Einerseits haben wir festgelegte Verfahren, auf der anderen Seite steht die Frage ihrer Anwendung. Sollten wir die Vorgaben nicht einhalten – auch aus guten Gründen und nur um wenige Minuten –, müssen wir nicht nur mit einem Verwaltungsstrafverfahren, sondern auch mit dem Ärger von Anwohnern und Politikern rechnen.

gaby.pluess@swissatca.org

«Erwarte nicht zu viel Feedback von den Lesern, sonst bist Du nachher nur enttäuscht!» So lautete die Warnung, die ein ehemaliger Redaktionsleiter und mehrere Mitglieder des aktuellen «Rundschau»-Teams an meine Adresse gerichtet haben. Umso mehr freut es mich, dass sich trotz dieser düsteren Prognosen einige Leser nach Erscheinen meines ersten Beitrags bei mir gemeldet haben. Der von mir erhoffte Austausch mit dem Cockpit ist zwar sachte angelaufen, aber er ist angelaufen – wir bleiben dran.

Ebenso freut es mich, dass der nächste gemeinsame CRM-Kurs quasi vor der Tür steht. In den Jahren 2013 und 2014 werden wir wieder zwei gemeinsame Tage bestreiten dürfen. Ich bin sicher, dass diese zwei Tage erneut viel zum gegenseitigen Verständnis und einem regen Dialog zwischen Flugsicherung und Cockpit beitragen werden. ●

Deutsche Sperrzeiten (Ortszeiten)

Montag bis Freitag:

21 bis 7 Uhr

Samstag, Sonntag, gesetzliche Feiertage:

20 bis 9 Uhr

Gesetzliche Feiertage: 1.1./6.1./Karfreitag/Ostermontag/1.5./Christi Himmelfahrt/Pfingstmontag/Fronleichnam/3.10. (Tag der Deutschen Einheit)/1.11./25.12./26.12.

Anflüge

Instrumentenanflüge auf die Pisten 14 und 16 über deutschem Hoheitsgebiet sind nur ausserhalb der deutschen Sperrzeiten zulässig.

Für Instrumentenanflüge auf die Pisten 28 und 34 liegt die Mindesthöhe über Deutschland während der Sperrzeiten bei FL120. Ausgenommen sind Anflüge auf Piste 28 via GIPOL nach einem Missed Approach.

Ausnahmen sind erlaubt, sofern aus meteorologischen Gründen Anflüge auf die Pisten 28 und 34 nicht möglich sind. Gleiches gilt für Notfälle oder für besondere Situationen, die mit Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs verbunden sind. Dazu braucht es eine Ausnahmegewilligung, die vom Supervisor des Towers in Zürich beim Supervisor der Anflugleitstelle in Langen eingeholt wird.

Während der Sperrzeiten liegt die Mindesthöhe im RILAX-Holding nicht wie üblich bei FL130, sondern bei FL180. Darum werden Anflüge via RILAX dann auf der STAR «RILAX1A» nach AMIKI geführt.

Abflüge

Abflüge unter FL150 müssen auf den publizierten Routen in deutsches Hoheitsgebiet einfliegen. Direct Routings sind nur möglich, wenn sichergestellt ist, dass die Grenze zwischen der Schweiz und Deutschland auf FL150 oder höher überflogen wird. Für Notfälle oder andere besondere Situationen kann eine Ausnahmegewilligung eingeholt werden. Im Gegensatz zu den Beschränkungen für Anflüge gelten diese Bestimmungen ganztags.

Betriebsreglement Anhang 1, Stand 1. Februar 2012

(alle Zeiten Lokalzeiten)

Art. 19: Startpisten von 7 bis 21 Uhr

- Bei Landungen auf den Pisten 14 oder 16 starten Jets von den Pisten 16, 28, 32 und 34. Prioritär ist Piste 28 zu benutzen.
- Bei Landungen auf Piste 28 starten Jets von den Pisten 32, 34 und 28.
- Bei Landungen auf Piste 34 starten Jets von den Pisten 32, 34 und 28.
- Falls Piste 28 aus meteorologischen Gründen nicht benutzt werden kann, erfolgen Starts von Piste 10.
- Abweichungen aus Sicherheitsgründen sind zulässig.

Art. 20: Startpisten von 21 bis 7 Uhr

- Jets starten in der Regel von den Pisten 32 und 34.
- Falls Landungen ausnahmsweise auf den Pisten 14 oder 16 stattfinden, starten Jets von 21 bis 22 Uhr von den Pisten 28 und 16.
- Abweichungen aus Sicherheitsgründen sind zulässig.

Art. 21: Landepisten – Instrumentenflüge ohne Einschränkung durch die DVO

- Von 7 bis 21 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf die Pisten 14 oder 16. Vorbehalten bleiben Einschränkungen durch die DVO. Auf einer anderen Piste darf nur gelandet werden, wenn die Pisten 14 und 16 aus Sicherheitsgründen nicht benutzt werden können. Auf Piste 34 darf in diesem Fall nur dann gelandet werden, falls auch die Piste 28 aus Sicherheitsgründen nicht benutzt werden kann.

Art. 22: Landepisten – Instrumentenflüge bei Einschränkungen durch die DVO

- Von 21 bis 6 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf Piste 28, ausnahmsweise auf Piste 34. Von 6 bis 7.08 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf Piste 34, ausnahmsweise auf Piste 28. Falls Anflüge auf die Pisten 28 und 34 nicht möglich sind, erfolgen Landungen auf die Pisten 14 oder 16.
- An Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen erfolgen Landungen zwischen 7.08 und 9.08 Uhr in der Regel auf Piste 34, ausnahmsweise auf Piste 28. Von 20 bis 21 Uhr erfolgen Landungen auf Piste 28, ausnahmsweise auf Piste 34. Falls Anflüge auf die Pisten 28 und 34 nicht möglich sind, erfolgen Landungen auf die Pisten 14 oder 16.

«Hoher Sicherheitsstandard im Interesse der Bevölkerung und der Politik»

Die Flugverkehrsleiter wünschen sich einen einfacheren und damit sichereren Betrieb am Flughafen Zürich. Vor allem die sich kreuzenden Flugwege in Flugplatznähe bedeuten einen grossen Koordinationsaufwand. Die Lotsen sind offen für technische und betriebliche Neuerungen, die mehr Sicherheit bringen.

Interview: Jürg Ledermann

In der Diskussion über die Entwicklung des Flughafens Zürich interessiert auch die Meinung der Akteure an der Front. Die «Rundschau» befragte den Leiter des Kontrollturms Zürich, Siegfried Ladenbauer. Zunächst geht es um betriebliche Anpassungen nach dem schweren Vorfall vom März 2011. Damals begannen zwei Maschinen auf den sich kreuzenden Pisten 16 und 28 gleichzeitig den Take-off.

«**Rundschau**»: Die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) hat das Kollisionswarngerät RIMCAS aufgrund verschiedener Aspekte bemängelt, unter anderem, weil nur rund 20 Prozent der ausgegebenen Warnungen echt waren. Wie arbeitet die Software heute?

Siegfried Ladenbauer: Wir sind laufend dabei, das System zu verbessern. Die Parametrisierung wurde angepasst, sodass RIMCAS heute zuverlässiger funktioniert. Zudem sollte mit einem Software-Update, das sich zurzeit in Entwicklung befindet, eine weitere Reduktion der Fehlalarme zu erzielen sein. Hardware-seitig wird im nächsten Jahr viel investiert, was zu einer markanten Verbesserung der Datenqualität führen sollte.

«**RS**»: Welche weiteren Massnahmen wurden von skyguide ergriffen, um die Sicherheitsmarge bezüglich Pistenkreuzungen zu erhöhen?

S.L.: Eine relativ kurzfristig umsetzbare Massnahme war die Besetzung eines zweiten Tower-Arbeitsplatzes in Spitzenzeiten. Der Fokus liegt hier auf der Reduktion der Arbeitsbelastung des einzelnen Flugverkehrsleiters, der sich dadurch besser auf die Kreuzungsoperation konzentrieren kann. Zudem haben wir komplexe Verfahren, wie Landungen auf Piste 16 zur Verkürzung der Rollzeit, aufgehoben. Auf der technischen Ebene prüfen wir gemeinsam mit dem Flughafen die Möglichkeit zum Einsatz von Run-

way Status Lights (RWSL) oder elektronischen Hilfsmitteln, die den Flugverkehrsleiter in der sicheren Verkehrsführung unterstützen sollen. Mittel- bis langfristig streben wir aber eindeutig eine möglichst kreuzungsfreie Pistenoperation an. Dazu bedarf es aber einer entsprechenden Anpassung der Abflugrouten.

«RS»: Wie stehst Du zum Einsatz dieser Runway Status Lights?

S.L.: Runway Status Lights (RWSL) können einen Sicherheitsgewinn bringen, wenn das System zuverlässig funktioniert und nicht in Konkurrenz zu anderen Sicherheitsnetzen steht. Zudem bedarf es eines regulatorischen Standards, der die korrekte operationelle Anwendung durch die betroffenen Teilnehmer im System sicherstellt. Es gilt aber zu betonen, dass mit RWSL das Grundproblem der Pistenkreuzung nicht gelöst ist.

«RS»: Die Flughafen Zürich AG will neue Taxiways bauen, damit Flugzeuge den Pistenkopf 28 umrollen können. Die Piste 32 soll zu einer Hauptstartpiste ausgebaut und der Anflugverkehr auf die Piste 28 nur noch von Norden her auf die ILS geführt werden. Reicht das aus, um die grössten Gefahrenherde zu entschärfen?

S.L.: Mit diesen Massnahmen können gewisse Defizite, die dem heutigen Ostkonzept anhaften, behoben werden. Für uns ist vor allem die Entflechtung der Routenführung in der Luft von Bedeutung, da wir in diesem Bereich mit einer hohen Komplexität konfrontiert sind. Die Pistenverlängerung 28 würde einen homogenen Verkehrsfluss ermöglichen; wir müssten dann nicht mehr gleichzeitig mit jenen Flugzeugen Anflüge auf die Piste 34 durchführen, die aus operationellen Gründen nicht auf der Piste 28 landen können.

«RS»: Welche Massnahmen wären aus Sicht eines Flugverkehrsleiters in Zürich nötig, um die Komplexität zu verringern?

S.L.: Ganz allgemein stehen der kreuzungsfreie Betrieb und die Entflechtung der Flugrouten im Vordergrund. Letzteres gilt insbesondere für den Nahbereich des Flughafens, wo Abflug- und Durchstartverfahren heute ineinander verwoben sind, was starke betriebliche Einschränkungen und komplizierte Koordinationsabläufe nach sich zieht (GATO-Thematik). Ferner geht es darum, die Luftraumstruktur zu vereinfachen und die temporäre Nutzung der TMA durch die Leichtaviatik besser zu planen. Schliesslich würden möglichst wenige lärmbedingte Konzeptwechsel sowie gezielte Nutzungsbeschränkungen für die Kleinfliegerei am Flughafen während Verkehrsspitzen zur Komplexitätsreduktion beitragen. Im Wesentlichen sind das auch die

Massnahmen, die sich aus den umfassenden Sicherheitsanalysen des Flughafens und der skyguide ableiten.

«RS»: Die GATO-Problematik ist ja exemplarisch für die Komplexität am Flughafen Zürich. Auf amerikanischen Flughäfen herrschen teilweise andere Sitten. Dort ist der Normalbetrieb geregelt, und Ausnahmefälle – wie ein Go-around beispielsweise – werden von den Controllern situativ gelöst. Wären solche Betriebsverfahren auch in Zürich möglich?

S.L.: Obwohl die GATO-Verfahren äusserst aufwändig sind und die Komplexität erhöhen, so tragen sie dennoch zur Entschärfung des Konflikts zwischen Abflügen und Durchstarts bei. Der Fluglotse hat in dieser Situation einen geringen Handlungsspielraum (Stichwort: Minimum Vectoring Altitude) und sehr wenig Zeit, um richtig reagieren zu können. Die Verlagerung des Risikos auf den Tower-Lotsen, ohne eine systemische Lösung im Routendesign, ist für mich nicht akzeptabel.

«RS»: Beim schweren Vorfall vom März 2011 war der Flugverkehrsleiter auch mit der Koordination eines Vermessungsflugs beschäftigt. Von 2003 bis zum Dezember 2010 waren diese Flüge auch während der Nacht ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten erlaubt. Das Bundesgericht hob diese Regelung nach einer Beschwerde auf, worauf die Vermessungsflüge im normalen Tagesbetrieb abgewickelt werden mussten. Es scheint, dass der Flugbetrieb in Zürich mehr von Politikern und Juristen als von aviatischen Grundsätzen bestimmt wird. Wie kommst Du mit solchen Zwängen zurecht?

S.L.: Wir konnten erreichen, dass ein Grossteil dieser Vermessungsflüge wieder in der Nacht stattfindet. Obwohl selbstverständlich die Notwendigkeit besteht, einen Flughafen im Einklang mit der von Immissionen betroffenen Bevölkerung zu betreiben, sollte die Erkenntnis reifen, dass auch ein hoher Sicherheitsstandard im Interesse der Bevölkerung und der Politik ist. Dieses Verständnis zu verbreiten, ist eine wichtige Aufgabe aller für die Sicherheit am Flughafen Zürich verantwortlichen Organisationen.

«RS»: Ihr gebt täglich Euer Bestes, um mit diesen komplexen Auflagen in Zürich einen sicheren Flugbetrieb möglich zu machen. Trotzdem ereignet sich jährlich ein schwerer Vorfall. Morgen könnte es Dir passieren. Kannst Du gut schlafen?

S.L.: Ich schlafe gut, weil meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in diesem schwierigen Umfeld hervorragende Arbeit leisten und weil wir uns unablässig

sig dafür einsetzen, das System Flughafen Zürich einfacher und sicherer zu gestalten. ●

Staatsvertrag: To be or not to be?

Der am 4. September 2012 von der Schweiz und Deutschland unterzeichnete Staatsvertrag ist ein weiterer Meilenstein im jahrelangen Kampf um das An- und Abflugregime von Zürich. Ob er aber tatsächlich ein Erfolg sein wird, wird sich erst noch zeigen.

Text: Thomas Hurter, Captain A320, Nationalrat

Die Schweiz hatte 2001 den damaligen Staatsvertrag abgelehnt, weil man der Ansicht war, dass Deutschland keine einseitigen Verfügungen (DVO) erlassen würde und man allenfalls juristisch erfolgreich gegen diese vorgehen könne. Mittlerweile ist die DVO immer noch in Kraft, und wir wurden eines Besseren belehrt.

Ende des letzten Jahres bestanden in Deutschland mit der «Stuttgarter Erklärung» Bestrebungen, die DVO weiter zu verschärfen und nur noch 80000 Bewegungen zu tolerieren. Auf höchster Ebene wurde das Gespräch wieder aufgenommen, das im jetzt vorliegenden Staatsvertrag resultierte.

In letzter Zeit wurde viel und mehr als kritisch über diesen Vertrag diskutiert. Er sei ungerecht und bringe mehr Lärm, weil die Flugrouten in den Abendstunden nur über der Schweiz stattfänden. Man befürchtet ein Präjudiz für eine Flughafen-Expansion, und jede Interessengruppe ist der Meinung, am meisten darunter zu leiden.

All dieses Gejammer führt dazu, dass man vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sieht.

Wichtige Erkenntnisse

Dennoch lohnt es sich, den Vertrag einer unvoreingenommenen Prüfung zu unterziehen. Dabei ist zunächst zu beachten, dass die Luftfahrt und der Flughafen Zürich ein enormes Wirtschaftspotenzial aufweisen, dessen Zukunft nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden darf. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt sieht wie folgt aus:

- Wertschöpfung von 30 Milliarden Franken pro Jahr (CH).
- 180000 direkte und indirekte Beschäftigte (CH).
- Rund 25 Millionen Passagiere in ZRH (ganze Schweiz 43 Millionen).
- Internationale Erreichbarkeit der Schweiz (Tourismus, internationale Firmen und Organisationen etc.).
- Ein Drittel des wertmässigen Güterexports aus der Schweiz geht per Flugzeug ins Ausland.

- Die Region rund um den Flughafen Zürich ist eine der grössten Wachstumsregionen.

Bei der bisherigen Diskussion um den Staatsvertrag sind wesentliche Punkte nicht beachtet worden:

- Die ersten und die letzten 10 bis 15 Kilometer der An- und Abflugwege finden schon heute über der Schweiz statt; dies ändert sich auch mit oder ohne Staatsvertrag nicht.
- Wir können nicht einerseits jahrelang den Deutschen weismachen, sie hätten keine Lärmproblematik in Süddeutschland, und andererseits den Standpunkt vertreten, die gleichen Flugbewegungen würden, sobald wir sie über die Schweiz führen müssen, übermässigen Lärm verursachen.
- Der Ausbau der Rollwege und Pisten erlaubt eine bessere Optimierung und Flexibilisierung.
- Die Lärmbelastung über 60 Dezibel hat in den letzten 20 Jahren beim Flughafen Zürich um zwei Drittel abgenommen, gleichzeitig ist die Bevölkerung in Flughafennähe um 85 Prozent gewachsen.

Vorteile bei einer Annahme des Staatsvertrags

Es sind vor allem drei Punkte zu verzeichnen, die es wert sind, das Glas als halbvoll statt halbleer zu betrachten.

- Da der Vertrag nicht vor dem 31. Dezember 2030 gekündigt werden kann, haben wir eine Investitions- und Planungssicherheit über mehrere Jahre.
- Es ist keine fixe Anzahl An- und Abflüge im Vertrag festgeschrieben. Wer über Lärm spricht, sollte nicht einfach nur Flugzeuge zählen, sondern Lärm messen. Somit werden Wirtschaft, Airlines und Flughafen gefordert, in moderne Flugzeuge und verbesserte An- und Abflugvarianten zu investieren.
- Die Massnahmen müssen spätestens bis zum 1. Januar 2020 umgesetzt werden; dies lässt Raum für den Einsatz neuer Technologien.

Es ist mir bewusst, dass der Preis für die Schweiz hoch ist, vor allem, was die ausgedehnten Sperrzeiten betrifft. Nach dem heutigem Kenntnisstand gibt es aber leider keine Alternative zum vorgesehenen Staatsvertrag. Eine Ablehnung birgt auch die Gefahr, dass Deutschland seine einseitige Verordnung für Überflüge erneut verschärfen könnte.

Nächste Schritte

Momentan ist der Deutsche Bundestag am Zug. Im Frühjahr 2013 wird sich der Nationalrat im Schweizer Parlament mit diesem Staatsvertrag befassen.

Es ist vorauszusehen, dass es zu einem Seilziehen zwischen den einzelnen Regionen kommen wird.

Im Moment beurteile ich die politische Diskussion in Deutschland als eher kritisch. Auch wenn Berlin und Bern sich einig wären (was leider auch nicht mehr so ganz sicher scheint), wird es stark darauf ankommen, welche Haltung Süddeutschland einnimmt. Denn wir dürfen nicht vergessen, dass die DVO vor allem auf Druck dieser Region eingeführt wurde. Es ist daher wichtig, dass Süddeutschland genügend Aufmerksamkeit geschenkt wird, und dies nicht nur auf Regierungsebene. Hier sind wir alle gefordert.

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass nicht verhehlt werden kann, dass die Schweiz mit dem Staatsvertrag einige «Kröten zu schlucken» hat. Immerhin bringt der Vertrag aber Rechtssicherheit, er dient dem Schutz der bereits getätigten oder künftigen Investitionen in den Flughafen Zürich und bietet Raum für eine Entwicklung. Es ist enorm wichtig, dass der Flughafen Zürich weiterhin eine wichtige internationale Drehscheibe bleibt und damit zum wirtschaftlichen Gedeihen unseres Landes aktiv beiträgt. Zu bedenken ist auch, dass alle umliegenden Kantone, aber auch der süddeutsche Raum auf einen gut funktionierenden Flughafen angewiesen sind und gleichermassen davon profitieren. ●

Interview mit Verwaltungsratspräsident

Bruno Gehrig

Die Airline-Branche befindet sich nicht nur während der Herbststürme in starkem Gegenwind. Weltweit schwinden die Erträge, und es herrscht ein erbitterter Preiskampf. Etablierte Fluggesellschaften verschwinden vom Markt oder machen mit Rekordverlusten Schlagzeilen. Die «Rundschau» hatte Gelegenheit, mit dem Swiss-Verwaltungsratspräsidenten Bruno Gehrig zu sprechen und ihn über ein paar aktuelle Themen zu befragen. Das Interview fand am 24. Oktober statt, drei Wochen bevor die Swiss das Genf-Projekt kommunizierte.

Interview: Peter Tilly

«**Rundschau**»: Verwaltungsräte stehen nicht unbedingt im Rampenlicht. Mitarbeiter kennen den CEO und sehen in ihm den höchsten Lenker der Unternehmung. Dabei gehört die Oberleitung der Gesellschaft laut Obligationenrecht in den Aufgabenbereich des Verwaltungsrats. Was sind genau Ihre Aufgaben innerhalb der Swiss?

Bruno Gehrig: Ich leite den Verwaltungsrat und stelle sicher, dass das Gremium gut informiert ist und dadurch kompetent entscheiden kann. Dazu kommt die Pflege politischer Kontakte im In- und Ausland. Das ist bei einem Unternehmen wie der Swiss eine wichtige Aufgabe, sie liegt mir, und ich mache dies auch gerne. Ich versuche auf der politischen Ebene meine Kraft einzusetzen, damit wir als Unternehmen möglichst gut funktionieren und uns entwickeln können. Zudem ist mir das interne Inspektorat unterstellt, und selbstverständlich stehen regelmässige Besuche in Frankfurt auf der Agenda, wo ich mich mit den Verantwortlichen des Lufthansa-Konzerns treffe.

«**RS**»: Mischen Sie sich ab und zu als Verwaltungsratspräsident auch ins Tagesgeschäft ein?

B.G.: Nein, das ist ja auch nicht meine Aufgabe. Selbstverständlich beobachte ich das Tagesgeschäft und pflege engen Kontakt zur Geschäftsleitung. Ich nehme Anteil, aber ich nehme keinen Einfluss.

«**RS**»: Die Swiss ist eine eigenständige Firma, die aber zu 100 Prozent der Lufthansa gehört. Welche Freiheiten hat der Verwaltungsrat der Swiss, strategische Entscheidungen zu treffen?

B.G.: Zwischen der Swiss und der Lufthansa gibt es keinen Beherrschungsvertrag. Wir werden nicht wie eine Abteilung des Konzerns geführt. Wir sind eigenständig und für das Führen dieser Unternehmung verantwortlich. Natürlich gibt es eine Koordination und Abstimmung mit dem Konzern. Es sollen ja schliesslich Synergien genutzt werden.

«RS»: Mit Christoph Franz sitzt der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa im Swiss-Verwaltungsrat. Ist das ein Fluch oder ein Segen?

B.G.: Das ist ein grosser Segen! Er kennt unsere Firma und hat sie mit aufgebaut, und er kann so auch die Situation einer 100-prozentig beteiligten Tochter inmitten eines Grosskonzerns aus einer anderen Warte betrachten. Das ist sehr wichtig, umso mehr als viele Manager in der Airline-Branche und bei der Lufthansa – wie übrigens auch in anderen Firmen – nichts anderes kennen als ihre «eigene» Unternehmung.

«RS»: Laut Passage-Chef Carsten Spohr soll die Lufthansa ihre heute sechs Interkontinental-Flugzeugtypen auf deren vier reduzieren. Was hat diese Aussage für Konsequenzen auf die Langstreckenflotte der Swiss?

B.G.: Unsere Flotte ist ja bereits harmonisiert. Diese Aussage von Carsten Spohr hat für die Swiss darum nicht direkt etwas zu bedeuten. Die Swiss operiert selbständig, ist auf anderen Märkten und hat deshalb auch nicht zwingend die gleichen Bedürfnisse wie die Lufthansa. Natürlich ist es sinnvoll, dass die Spezifikationen innerhalb der Flugzeugfamilien konzernweit gleich sind. Das verbilligt den Unterhalt und verbessert die Verhandlungsposition gegenüber den Anbietern.

«RS»: Wird die A340 in absehbarer Zeit abgelöst, und falls ja, durch welchen Flugzeug?

B.G.: Dieses Thema wird in der Geschäftsleitung beraten und ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht entschieden. Es gibt verschiedene Optionen.

«RS»: Intern wurde wiederholt die B-777 als möglicher Nachfolger genannt. Ist dieses Flugzeug noch im Rennen?

B.G.: Das ist sicher eine der Optionen, aber wie bereits gesagt, es ist noch nichts entschieden. Flugzeugbeschaffungen sind umfangreiche Investitionen, und da muss auch die Frage nach der Finanzierung mit der notwendigen Vorsicht angegangen werden – insbesondere im jetzigen schwierigen Umfeld.

«RS»: Die «Financial Times Deutschland» schreibt in ihrer Ausgabe vom 12. Oktober 2012, dass die Lufthansa mit der Teilauslagerung der Kurzstrecke einen letzten Versuch unternehme, diese profitabel zu machen. Die Wortwahl «letzter Versuch» klingt ziemlich ernst. Wie dramatisch steht es um die Rentabilität der Kurzstrecke?

B.G.: Ja, das klingt tatsächlich dramatisch, so war es wohl kaum gemeint. Christoph Franz wollte damit sagen, dass auf der Kurzstrecke dringend etwas verändert werden muss. Die Betonung auf der Dringlichkeit steht hier im Vordergrund. In Europa haben wir aber tatsächlich ein Problem. Wir verdienen nichts, wir fliegen auf der Kurzstrecke Verluste ein. Damit wir gegen Billiganbieter existieren können, müssen wir unsere Kostenbasis weiter optimieren. Es müssen Wege und Mittel gefunden werden, dieses Ziel zu erreichen. Sonst schaffen wir unsere Ertragsvorgabe von acht Prozent EBIT-Marge nie – und glauben Sie mir, acht Prozent sind für ein Geschäft mit allerlei Risiken wirklich wenig.

«RS»: Warum braucht es acht Prozent EBIT-Marge?

B.G.: Einen Teil brauchen wir für unser Wachstum und für Erneuerungsinvestitionen, und der Rest ist die Entschädigung an den Aktionär, die Lufthansa, die einen Teil davon wieder in die Swiss reinvestiert.

«RS»: Der Entscheid, dass die Lufthansa die Kurzstreckenflotte mit Ausnahme der Flüge von und nach Frankfurt und München an die Germanwings auslagert, hat hohe Wellen geworfen und wird dies auch in naher Zukunft tun. Welche Folgen hat dieser Entscheid für die Swiss?

B.G.: Die Swiss bleibt eigenständig und wird weiterhin ihr eigenes Streckennetz betreiben, das auf den Hub Zürich ausgelegt ist.

«RS»: Die «Sonntagszeitung» vom 14. Oktober 2012 titelt in ihrem Wirtschaftsteil, dass die Swiss mit den Pilotenverbänden in Kontakt getreten ist, um nach Lösungen zu suchen, wie die Kurzstrecke rentabler gemacht werden kann. Welche Lösung strebt die Geschäftsleitung der Swiss an?

B.G.: Das ist eine operative Frage, dazu möchte ich nicht viel sagen. Aber im Kurzstreckenbereich muss etwas passieren, und zwar unabhängig von der Lufthansa. Diese Kostensenkungen müssen mit einer hohen Dringlichkeit angegangen werden, sonst verschwinden wir in letzter Konsequenz als Hub-Carrier vom Markt.

Und da ist es ja grundsätzlich richtig, dass die Geschäftsleitung früh mit den Sozialpartnern Kontakt aufnimmt und sie in den Prozess integriert.

«RS»: Dass die Kurzstrecke nicht rentabel ist, hört man fast ununterbrochen. Doch ist dies nicht einfach eine Frage der Verteilung des Ticket-Erlöses?

B.G.: Natürlich könnte man den Verteilschlüssel ändern, aber allein damit würden wir als Swiss keinen Franken Mehreinnahmen verbuchen. Umverteilungen ohne Ertragsfolgen bringen nichts, die Transparenz in den Bereichen hingegen schon. Die Kurzstrecke ist unrentabel, das ist ein Fakt, und dies muss in Angriff genommen werden.

«RS»: Netzwerk-Carrier wie die Swiss werden nie die gleichen Kostenstrukturen im Kurzstreckenbereich erreichen wie die «Point-to-Point-Carrier» Ryanair oder easyJet. Die Kurzstreckenflotte eines Netzwerk-Carriers muss sich an den Flugplan der Langstrecke anpassen und kriegt so die Kostenstrukturen aufgebrummt. Reden wir da nicht von ungleichen Spiessen?

B.G.: Wenn man einen Hub bedient, bringt das höhere Komplexität mit sich, das schränkt den Spielraum ein, und das Produkt wird dadurch verteuert. Doch ohne diese Zubringerflüge würde unsere Interkontinentalflotte mit vielen leeren Sitzplätzen fliegen, was wir uns nicht leisten können.

«RS»: Dann kann man die Kostendifferenz zu den «Point-to-Point-Carriern» gar nie aufholen?

B.G.: Die gleichen Kostenstrukturen werden wir nie erreichen, aber wir können die Kosten noch um einiges senken und damit viel aufholen. Steigern wir den Ertrag und senken die Kosten im Europa-Verkehr! Dann wird die Gesamtrechnung der Swiss wesentlich besser ausfallen. Und das muss letztendlich das Ziel sein.

«RS»: Selbst wenn ich als Captain gratis arbeiten würde, könnte nicht viel eingespart werden. Wie will man die Kosten senken?

B.G.: Man will ja nicht einfach beim Personal sparen, sondern prüft Massnahmen beim Netzwerk, in der Beschaffung und vielen anderen Bereichen. Wir arbeiten auch an Massnahmen zur Steigerung der Erträge. Aber als Airliner hängen wir stark von exogenen Faktoren ab: Einen Drittel unserer Kosten macht der Kerosinpreis aus, und gegen diese Preissteigerungen können wir nichts ausrichten. Das muss uns beschäftigen.

«RS»: Die Flugzeuge der HELLO stehen am Boden. Laut CEO Robert Somers sind auch Fluggesellschaften an einer Übernahme der Basler Charterfirma interessiert. Bieten auch die Swiss oder Edelweiss mit?

B.G.: Nein, ganz sicher nicht. Ich glaube auch nicht, dass sich Legionen von Interessenten um die HELLO streiten. Wir sind in einem Markt mit Überkapazitäten und werden derzeit kaum weitere dazukaufen.

«RS»: Wie schätzen Sie die mittel- und langfristige Profitabilität der Swiss ein?

B.G.: Das ist die wohl schwierigste Frage. Auf der Erlösseite können wir noch etwas verändern, auf der Kostenseite müssen wir! Die Ertragsperspektiven sind und werden in diesem Geschäft aber nicht besser, als sie in der Vergangenheit waren. Insgesamt wurde in der Fliegerei weltweit gesehen in den letzten 50 Jahren nichts verdient, und das wird sich wohl auch in Zukunft kaum ändern.

«RS»: Das Sparprogramm «SCORE» ist in aller Munde. Handelt es sich dabei nur um einen Papiertiger, um die Märkte zu beruhigen, oder zeigen sich bereits erste Erfolge?

B.G.: Früher wäre ein solch umfangreiches Programm wohl zuerst in aller Stille intern eingeleitet worden, heute aber muss man bereits zum Projektstart kommunizieren. Das ist im Zeitalter der Transparenz notwendig. Aber man weckt damit augenblicklich Erwartungen, die dann nicht umgehend erfüllt werden können. Doch bei «SCORE» zeigen sich nun tatsächlich auch schon die ersten Erfolge. Es geht dabei ja um strukturelle, nachhaltige Kostensenkungen und Ertragssteigerungen. Die Swiss hat den Auftrag erhalten, ein Volumen von rund 100 Millionen Franken zu definieren, das ab 2015 voll Wirkung zeigen soll. Wir haben bis zum heutigen Zeitpunkt bereits Potential in der Höhe von 115 Millionen Franken festgelegt. Es ist aber wichtig zu betonen, dass wir Verbesserungsmaßnahmen auch ohne die Vorgabe der Lufthansa hätten durchführen müssen. Wir müssen im jetzigen wirtschaftlichen Umfeld sehr kritisch beurteilen, was noch sinnvoll ist und was nicht.

«RS»: In welchen Bereichen ist die Swiss gut, in welchen schlecht aufgestellt?

B.G.: Die Swiss ist sicherlich in Bezug auf ihre gute Reputation besonders gut aufgestellt. Dazu tragen auch die Piloten durch die gelebte und gebotene Sicherheit im Flugbetrieb wesentlich bei. Der gute Ruf der Swiss hängt aber insbesondere auch von der Leistung des Kabinenpersonals ab. Weiter verfügen wir über einen exzellenten Heimmarkt. Der Schweizer Markt ist sehr nachfrage-intensiv. Dass sich der kommerzielle und der private Verkehr in

Zürich konzentrieren, ist ein weiteres grosses Plus für die Swiss. Kostenseitig sind wir, verglichen mit der globalen Konkurrenz, insbesondere durch den hohen Franken und unseren teuren Standort im Nachteil. Die Airline-Branche ist keine innovationsintensive Industrie. Wir bringen die Leute von A nach B. Man kann dies ein bisschen schöner oder weniger schön machen, das ist aber ein vergleichsweise limitiertes Spielfeld. Andere Firmen, wie zum Beispiel Roche, können neue und innovative Produkte auf den Markt bringen – wir nicht. Wir werden weiterhin Fluggäste von A nach B bringen. Darum müssen wir uns auch direkt an der globalen Konkurrenz messen. Eine Abhebung durch Innovation ist in unserem Geschäft kaum möglich.

«RS»: Blättert man in alten Swissair-Bilanzen, fällt auf, dass sich Direktoren und CEOs über Jahrzehnte über die Währungsschwankungen und die damit verbundenen Verluste beschwerten. Ob die Leitwährungen gerade tief oder hoch bewertet waren, es wurde stets gejammert. Kaum einer in der Schweiz kennt den Finanzmarkt so gut wie Sie als ehemaliges Direktionsmitglied der Schweizerischen Nationalbank. Es fallen ja nicht nur Erträge in Euro oder Dollar an, sondern auch ein grosser Teil der Kosten. Neutralisieren sich damit die Währungsschwankungen nicht?

B.G.: In Euro fallen wesentlich mehr Erträge als Kosten an. Ich wünschte mir für die Swiss also einen möglichst hohen Euro und einen möglichst tiefen US-Dollar. Unsere Kostenbasis ist auch darum so hoch, weil ein Grossteil der Rechnungen in US-Dollar und Franken ins Haus flattern. Wäre der Dollar bei 70 Rappen und der Euro bei 1,70 Franken bewertet, hätten wir auf einen Schlag einen Grossteil der Probleme vom Tisch. Doch dies ist leider nicht der Fall. Es gibt in der Schweiz ja bereits Exporteure, die ihre Mitarbeiter in Euro bezahlen. Das praktizieren wir in der Swiss nicht, und das ist auch richtig so.

«RS»: Der Kampf um volle Flugzeuge nimmt paradoxe Formen an. Es werden Umwege über Mailand in Kauf genommen, statt direkt zu fliegen. Gerade in der Businessklasse kann dies schon einmal den Ticketpreis halbieren. Warum macht die Swiss bei diesen Spielchen mit?

B.G.: Zu diesem Thema erhalte ich persönlich tatsächlich auch die meisten Reklamationen. Und da muss ich den Kritikern grundsätzlich Recht geben. Aus Sicht des Schweizer Passagiers ist das eine unanständige Situation. Aber wir kommen gar nicht darum herum. Denn will die Swiss im Markt Mailand präsent sein, bestehen und Tickets verkaufen, müssen wir marktgerechte Preise anbieten, und die marktgerechten Preise sind in Mailand

nun einmal tiefer als in der Schweiz. Das Pricing muss strikt nach den einzelnen Marktsegmenten gestaltet werden. Würden wir einheitliche Preise verlangen, wären wir schnell weg vom Fenster. Ursache für diese Situation, die in Mailand zugegebenermassen extrem ist, ist der enorme Konkurrenzdruck, etwa durch die Airlines aus den Golfstaaten.

«RS»: Die «Bilanz» schreibt in ihrer Ausgabe von Mitte Oktober, dass die Swiss an einer Strategie für das Drehkreuz Genf arbeite. Dabei werde laut «Bilanz» auch «der Einsatz der teuren Swiss-Langstrecken-Piloten» [sic!] in Frage gestellt. Gibt es eine heimliche Strategie für das Drehkreuz Genf, und wenn ja, wie sieht die aus?

B.G.: Ja, wir müssen unsere Position in Genf gegenüber easyJet tatsächlich stärken, sonst sind wir am Ende nicht mehr konkurrenzfähig. Genf ist im Vergleich zu Zürich eher ein Point-to-Point-Airport, und da müssen wir neue Wege finden. Man kann einen Point-to-Point-Airport nicht mit reiner Hub-Strategie betreiben. Die Geschäftsleitung hat sich dieses Problems angenommen und erarbeitet Vorschläge. Grundsätzlich ist Genf für uns sehr wichtig. Die Region «Léman» ist ein bedeutender Markt, und dort müssen wir uns besser positionieren.

«RS»: Kann eine Hub-Airline, wie sie die Swiss ist, keinen Point-to-Point-Airport wie Genf bedienen?

B.G.: Natürlich, das hat nichts mit uns als Airline zu tun. Aber in Genf gelten andere Regeln als für den Hub Zürich. Die Geschäftsleitung ist, wie gesagt, dabei, ein Konzept zu erstellen. Aber das sind operationelle Themen, bei deren Beratung ich nicht involviert bin.

«RS»: Was halten Sie von der AEROPERS?

B.G.: Es ist sehr wichtig, dass wir gute Beziehungen zu den Sozialpartnern pflegen. Die gute Arbeitsmarktkultur ist einer der wichtigen Gründe, dass wir in der Schweiz eine so tiefe Arbeitslosigkeit haben und so erfolgreich sind. Ich bin sehr interessiert an einer guten Beziehung zu der AEROPERS, und ich beurteile die Zusammenarbeit auch als gut.

«RS»: Was stört Sie an der Zusammenarbeit mit der AEROPERS?

B.G.: Mich stört nichts an der AEROPERS. Der Berufsverband der Piloten vertritt seine Interessen, das ist seine Aufgabe, und das ist auch legitim. Andererseits verlange ich auch Verständnis dafür, dass die Geschäftsleitung

auch andere Interessen als die der Piloten zu vertreten hat. Sie muss das gesamte Unternehmen im Auge haben.

«RS»: Piloten in Major-Airlines verbringen in der Regel ihr gesamtes Berufsleben in der gleichen Firma. Sie sehen CEOs kommen und gehen und nehmen im Zweijahresrhythmus Kenntnis von Sparprogrammen mit fantasievollen Namen. Piloten haben durch ihre langjährige Zugehörigkeit zu der Firma auch einen anderen, meist weitsichtigeren und nicht selten auch trägeren Blick auf die Geschehnisse innerhalb der Firma. Nehmen Sie als Verwaltungsratspräsident kritische Inputs von dieser Berufsgruppe wahr oder empfinden Sie diese als störend?

B.G.: Absolut nicht, Inputs sind nie störend. Aber Piloten sollten auch die Realitäten des Pricings, des Netzwerks und der äusserst schwierigen Rahmenbedingungen sehen. Es geht nicht an, dass man nur für die Piloten das Maximum herausholt. Doch wenn ich die «Rundschau» lese, sehe ich, dass Piloten dieses unternehmerische Verständnis zeigen.

«RS»: Sie kommen vom Billiarden-Business der Bankenwelt und sind im Rappengeschäft Luftfahrt gelandet. Ist dies ein beruflicher Abstieg?

B.G.: Nein, im Gegenteil, für mich ist dies eine berufliche Herausforderung. Ich schätze das ausgezeichnete Betriebsklima in der Swiss, die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Interessengruppen und die politischen Vernetzungen. Das bereitet mir eine riesige Freude! Als ich bei der Swiss das Amt des Verwaltungsratspräsidenten angenommen habe, bin ich aus der UBS ausgetreten und habe mein Büro an die Obstgartenstrasse verlegt. Das zeigt meine Wertung der neuen Rolle. Mir gefällt es sehr gut hier.

«RS»: Die verschärften europäischen FDRs der EASA (European Aviation Safety Agency) gefährden die Sicherheit und die Gesundheit der Piloten. Dies ist durch wissenschaftliche Studien belegt. Die Arbeitszeitmodelle der Lufthansa und der Swiss sind weniger streng, und das ist auch gut so. Doch es wird der Moment kommen, wo unsere FDRs zum Wettbewerbsnachteil werden, und damit wird der Druck nach verschärften Arbeitszeitmodellen steigen. Warum haben sich die Lufthansa und die Swiss nicht gegen die EASA-Vorschriften gewehrt?

B.G.: Ich habe von den verschärften Flugdienstzeiten auf europäischer Ebene in der «Rundschau» gelesen und war in diesen Prozess zu keinem Zeitpunkt involviert. In der Swiss sind die Arbeitszeiten mit den Piloten im GAV geregelt. Die maximal möglichen Arbeitszeiten nach geltenden Swiss-

FDRs sind wesentlich kürzer als diejenigen, die nach neuem Gesetz möglich wären. Wir werden uns an die geltenden Verträge halten, die ja schliesslich von den Piloten als Sozialpartner abgesegnet wurden.

«RS»: Sie haben nicht oft die Gelegenheit, so viele Piloten auf einmal zu erreichen. Was wollten Sie uns schon lange sagen?

B.G.: Ich möchte Euch in erster Linie für das danken, was Ihr jeden Tag leistet. Ich bin schon immer mit Swissair und Swiss geflogen und betrachte sie wie die meisten Schweizer als «meine» Airline. Die Swiss-Piloten bieten nicht nur einen sicheren Service, sie sind auch freundliche Menschen, die den Kontakt zum Kunden pflegen. Das ist mir wichtig. Ich schätze es sehr, wenn sich ein Pilot während des Boardings persönlich zeigt. Denn es ist für mich gut zu wissen, wem ich mein Wohl in den nächsten Stunden anvertraue. Ich möchte mich auch bedanken für die Professionalität und die hohe Kompetenz, mit der die Piloten ihren Job ausüben. Auf der anderen Seite möchte ich Euch sagen, dass wir den Dreh in dieser schwierigen wirtschaftlichen Situation finden müssen. Damit wir die Zukunft meistern können, müssen auch die Piloten ihren Beitrag leisten. Wir befinden uns in einer strukturellen Verschiebung, die wir hoffentlich erfolgreich meistern. Weiter wünsche und verlange ich von den Piloten ein starkes politisches Engagement für den Flughafen Zürich und eine gute Infrastruktur. Wir brauchen in diesen schwierigen Schlachten die Unterstützung aller. Engagiert Euch, exponiert Euch, meldet Euch zu Wort!

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch. ●

Civilized Thingking

Goodbye Adopt, hello Polaris. Goodbye Joker, hello Interbids. Goodbye Hello. Hello again?

Es ist immer schwer, sich von alten, lieb gewonnenen Gewohnheiten verabschieden zu müssen, aber im Fall des Jokerwunsches fällt es einem leicht. Vorbei sind die Zeiten, wo man, blind dem Götzendienst der Punktesammerei huldigend, nichts anderes im Sinn hatte, als 36 Jokerpunkte anzuhäufen, um in der unerbittlichen Hackordnung des Flugverteilungssystems mit dem Punktemaximum dazustehen und folglich eine möglichst schöne, lange Rotation jokern zu können, die auch noch möglichst schöne, lange Freizeit generierte. Nur: die Auswahl an attraktiven Destinationen war riesig, und weil die Auswahl im Leben eh viel zu gross ist und man jeweils schon am Morgen nicht recht weiss, welches Hemd man anziehen soll (Vorteil: Uniform!), dann beim Grossverteiler ratlos vor dem Kühlgestell mit den berühmten 27 Joghurtsorten steht (Vorteil: CrewSchublade!) und abends beim Chinesen auch noch aus einer zwölfseitigen Menükarte auswählen muss, so sass man jeweils zusätzlich am 25. so gegen Mitternacht nervös rechnend vor dem Computerschirm und überlegte, ob man jetzt nach Bangkok wolle oder doch lieber in den Westen oder vielleicht die Punkte sparen für eine potenzielle Woche Malediven oder ein wichtiges Datum im nächsten April; es war ein einziger Stress mit diesen 36 Jokerpunkten, eine grosse Lotterie mit zu vielen Unbekannten, eine einzige Überforderung. Wie gross war deshalb die Erlösung bei der kürzlich erfolgten Ankündigung, dass bald ein neues Planungssystem komme, dass der einengende Jokerwunsch abgeschafft und durch eine Methode namens Fair share ersetzt werde, welche wiederum nach dem Prinzip der gerechten Verteilung funktioniere; das heisst: wenigstens für alle gleich schlecht.

Solcherart von der engen Fessel des Jokerwunsches entbunden, freut man sich jetzt umso mehr, am 23. des Monats, oder halt auch etwas später, das grosszügige neue Portal von Interbitz zu betreten, um mit einiger Spannung den Einsatz für den Folgemonat abzurufen, welcher jetzt zu Beginn der Systemumstellung natürlich noch nicht ganz den eigenen Wünschen entsprechen mag, vielleicht sogar dazu diametral verschieden ist, man soll hier aber Gelassenheit walten lassen (sog. «Eis im Bauch», refer to LPC \Rightarrow PFL \Rightarrow FPL \Rightarrow LPF \Rightarrow FLP \Rightarrow PLF \Rightarrow LFP \Rightarrow ICE \Rightarrow Winterops), sich Überraschungen gegenüber grosszügig zeigen und dem neuen Optimizer Zeit lassen, um sich an uns und unsere Bedürfnisse zu gewöhnen. Solche intelligenten Systeme lernen in

der Regel rasch und sollten spätestens nach vier bis fünf Jahren brauchbare Resultate hervorbringen. Und sowieso: seit aus neuesten Forschungssymposien (wie z.B. den Captains Days auf dem Rigi) durchgesickert ist, dass so etwas wie der «freie Wille» nur eine neurologische Selbsttäuschung ist und die Wahlfreiheit lediglich eine im Grosshirn elektrochemisch generierte Illusion, seither ist mir diese angebliche, von meinem eigenen Hirnlappen vorgegaukelte Einsatzsteuerung wirklich so etwas von schnurzegal.

Fair share hingegen hat Zukunft. Falls sich dieses Motto für eine bessere, gerechtere Welt in unserem Planungswesen bewähren sollte, so dürfte einer weiteren Verbreitung dieses Prinzips nichts mehr im Wege stehen und mit SCORE zusammen vielleicht auch mal im Salärbereich zum Zuge kommen. Wo Fair share hingegen bereits heute erfolgreich angewendet wird, ist im kostenintensiven Bereich der Crewhotels. Hier wurde als Normwert das jetzige Hotel in Newark definiert, und von dessen Standard ausgehend, werden in Zukunft weltweit Jugendherbergen und Lowbudget-Absteigen assessiert, welche jenem Basiswert möglichst fairsharemässig entsprechen, oder ihn noch unterbieten. In New York ist man bereits fündig geworden, und in Genf wird es demnächst für unsere KollegenInnen noch härter: Dort müssen sie nämlich künftig daheim (!) übernachten, weil eine eigene Crew-Basis mit eigenen Flugis und eigenen Crew-Members geschaffen werden soll («Centre Calvin»). Zum Ausgleich dürfen sie aber, wenn sie mal von Genf nach New York fliegen müssen, dorten im eleganten Rockefeller residieren, während die Zürcher Kollegen im Milford Dormitory zu nächtigen haben. Das tönt jetzt ein bisschen nach Zweiklassengesellschaft, ist aber bei näherer Betrachtung ein gelungenes Beispiel ausgleichender Gerechtigkeit, Fair share eben, weil unsere welsche Camerades es wohl zu Hause nicht gar so schön haben. Und das im selben Bulletin erwähnte zusätzliche massive Sparpotenzial beim Displacement (sFr 3.-/Stunde) ist ja weissgott ein überzeugendes Argument!

Man darf sich nun also den 25. im Kalender getrost streichen und den Abend geniessen ohne diese lästigen Jokerphantasien. Hier als kurzer Reminder, was datumsmässig aber immer noch gilt: Voreinsatz am 10., Monatseinsatz zirka am 24. (Weihnachten ebenfalls, und wie war das jetzt genau mit der nie so ganz begriffenen Black Period?), Ferieneingabe bis 31. August für Ferien im übernächsten Jahr, die man dann doch nicht kriegt oder halt irgendwann sonst. Des Weiteren: Einchecken 1:30 h vor dem Flug (oder waren es 1:15 h?), kein Alkohol 8 h vorher, keine Schlaftabletten 9 h vorher, keine Tauchgänge 24 h vorher und kein Blutspenden 48 h vorher (Samenspende ist im

OM A nicht ausdrücklich erwähnt, liegt aber wohl irgendwo dazwischen). Ein tauchender Pilot also, der Blut spendet und eine Schlaftablette nimmt, sollte sein letztes Bier spätestens 89 Stunden vor Arbeitsbeginn ausgetrunken haben. Genau deshalb braucht auch ein Pilot ab und zu Ferien, obwohl er ja sonst ein recht entspanntes Dasein fristet.

pk2@bluemail.ch

P.S.: In grosser Vorfreude auf ein weiteres Küchenutensil aus Harrys Haushaltladen wünsche ich allerseits ein beschauliches Fest.

«Die Zielrendite beträgt 3,75 Prozent»

Die Wirtschaftswelt ist seit einiger Zeit in Aufruhr. In turbulenten Zeiten gab es vor einem Jahr einen arbeitnehmerseitigen Wechsel auf der Steuerbrücke unserer Pensionskasse SWIC II. Was in einem Jahr passiert ist und wo Probleme und Herausforderungen bestehen, erklären die Arbeitnehmervertreter des Stiftungsrats in einem Interview.

Interview: Tobias Mattle

«Rundschau»: Ein Jahr seid Ihr nun als Stiftungsrat im Amt. Wie habt Ihr Euch eingelebt?

Walter Vogler: Ich denke, die Eingewöhnungsphase ist vorüber. Wir sind ja nur von der Arbeitnehmerseite neu in den Stiftungsrat gekommen und konnten anfänglich viel von der Erfahrung der Geschäftsleitung und der anderen Stiftungsräte profitieren.

Felix Hail: Anfänglich war es natürlich schon ein Wurf ins kalte Wasser. Es hat eine kurze Übergabe der Geschäfte von den ehemaligen Stiftungsräten stattgefunden. Aber wir sind auch nach einem Jahr da und dort noch immer am Entdecken, und neue Fragen kommen immer wieder auf.

«RS»: Wie oft trifft Ihr Euch im Jahr zur Stiftungsratssitzung?

John-Rudolf Meier: Als Stiftungsrat haben wir vier Stiftungsratssitzungen im Jahr. Zudem treffen wir uns in der Anlagekommission nochmals zu rund acht Sitzungen. Somit haben wir also einen Sitzungsrhythmus von einem Treffen pro Monat.

«RS»: Wo liegt der Unterschied zwischen einer Stiftungsratssitzung und einer Anlagekommissionssitzung?

J.-R.M.: Im Stiftungsrat geht es um die langfristige Ausrichtung der Pensionskasse und um grundsätzliche Themen und Geschäfte, die die Aufgabe der Sicherung und Durchführung der Altersvorsorge für die Destinatäre betreffen. Unser Stiftungsrat besteht aus sechs Mitgliedern – je drei Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern. Die Anlagekommission, die sich ebenfalls paritätisch aus vier Mitgliedern des Stiftungsrates zusammensetzt, ist verantwortlich für die Umsetzung der Anlagestrategie des Stiftungsrats. Ein praktisches Beispiel dazu: Der Stiftungsrat beschliesst, ob man in eine Anla-

gekategorie – z.B. Aktien Europa – investieren soll. An der Anlagekommission ist es nun, die entsprechenden Anlageprodukte für Aktien Europa zu evaluieren, um ein Produkt für die Umsetzung der Anlagestrategie auszuwählen.

F.H.: Der Stiftungsrat setzt die Leitplanken im Sinne der Festlegung der Anlagestrategie, und die Anlagekommission entscheidet innerhalb dieser Leitplanken, wie die Pensionskasse ihr Geld investieren soll. Die Anlagekommission macht auch das Finetuning der Strategie, um bei Veränderungen die Anlagen in ihren vorgegebenen Bandbreiten zu halten.

«RS»: Wie läuft die Zusammenarbeit mit den Stiftungsräten der Arbeitgeberseite?

F.H.: Grundsätzlich sehr gut. Wir bemerken natürlich, dass der Stellenwert für uns ein anderer ist als für die Arbeitgeberseite. Zum einen sind die Stiftungsräte der Arbeitgeberseite alle auf Management-Level bei der Swiss aktiv und dementsprechend viel beschäftigt, aber auch erfahren. Zum anderen geht es bei der Pensionskasse ja um die Vorsorge der Piloten. Und da es eben um unser Geld geht, hinterfragen wir gewisse Entscheidungen mehr, als es die Arbeitgeberseite tut. Weil wir direkt betroffen sind, haben wir somit auch mehr Veranlassung, auf die aktive Ausgestaltung der Kasse hinzuwirken.

«RS»: Gibt es bereits Neuerungen, die Ihr eingeführt habt oder in Kürze einführen werdet?

W.V.: Ja, verschiedene sanfte Neuerungen wurden schon eingeführt: So haben wir das Investmentcontrolling neu organisiert, die Anlagestrategie wurde überarbeitet und auf etwas weniger Risiko ausgerichtet. Auch werden wir im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Intranets von der Swiss sicher eine stärkere Präsenz auf der Website erhalten. Wir sind dort aktuell kaum oder etwas schmalbrüstig unterwegs und sind uns bewusst, dass die zur Verfügung gestellten Informationen nicht ausreichend sind.

J.-R.M.: Die Pensionskasse ist ja langfristig ausgerichtet. Solange das gut läuft, gibt es keinen Grund, dass alles auf den Kopf gestellt werden muss. Mit der Pension Fund Services (PFS) haben wir eine sehr kompetente Geschäftsleitung. Im Weiteren haben wir den Pensionskassen-Experten und die Revisionsstelle für ein weiteres Jahr bestätigt. Und im Namensauftritt der Pensionskasse versuchen wir, bei den Destinatären durch vermehrte Verwendung der Abkürzung SWIC II (anstatt des langen Namens der Kasse) etwas mehr Identifikation mit der Kasse zu erreichen.

«RS»: Gibt es im Stiftungsrat eine Aufgabenteilung, oder wird alles im Gremium besprochen und entschieden?

F.H.: Wir arbeiten als klassische Kollegialbehörde und sind entsprechend wenig hierarchisch oder funktional organisiert. Wir entscheiden und besprechen alles im Stiftungsrat beziehungsweise in der Anlagekommission und entscheiden allenfalls aufgrund des Geschäfts und der Situation über die Zuordnung an eine Person. Natürlich kristallisiert sich schnell heraus, wer bei gewissen Themen etwas mehr Fachwissen hat und dieses auch einbringt, aber entschieden wird immer gemeinsam.

«RS»: Wie ist die SWIC II finanziell aufgestellt?

W.V.: Vor Kurzem haben wir in der Quartalsinformation die finanzielle Lage detailliert dargestellt. Zur Erinnerung: Bis Ende September 2012 erzielten die Anlagen eine Performance von 7,3 Prozent, und der Deckungsgrad konnte auf 110,4 Prozent erhöht werden.

F.H.: Dies stellt allerdings nur eine punktuelle Betrachtungsweise dar. Diese Werte sind im Zeitablauf immer mit Schwankungen verbunden. Auch gibt es bei uns immer noch mehr Aktive, die in die Kasse einzahlen, und erst wenige Rentner, für die die Kasse die Renten zahlt: Das heisst, das Vermögen der Kasse wächst immer noch. Wenn wir die finanzielle Lage der Kasse so gesamthaft betrachten, sehen wir, dass die Kasse auf einem soliden und gesunden Fundament steht.

«RS»: Trotzdem wird besonders in den Medien immer der Deckungsgrad als wichtige Kenngrösse dargestellt.

W.V.: Der Deckungsgrad ist eine im Gesetz umschriebene Masszahl: Nach Art. 65 BVG müssen die Vorsorgeeinrichtungen mit ihrem Vermögen jederzeit Sicherheit dafür bieten, dass sie die übernommenen Verpflichtungen erfüllen können. Der Deckungsgrad sagt im weitesten Sinne etwas über die Risikofähigkeit einer Pensionskasse aus. Mit einem erhöhten Deckungsgrad hat die Pensionskasse mehr Spielraum bei den Investitionen. Zeigt der Deckungsgrad eine Unterdeckung an, wird die Anlagestrategie bereits eingeschränkt. Ausschlaggebend für die Beurteilung, wie bedeutend die Unterdeckung ist, ist nicht der Deckungsgrad in absoluten Zahlen, sondern dessen tendenzielle Entwicklung. In jedem Fall ist der Aufsicht die Unterdeckung anzuzeigen. Unter diesem Wert darf nur noch in sehr risikoarme Anlagen investiert werden, was natürlich auch die Renditechancen deutlich verkleinert.

J.-R.M.: Eine Pensionskasse mit einem Deckungsgrad unter 100 Prozent, also in Unterdeckung, bewegt sich dann aviatisch gesehen sozusagen auf der falschen Seite der Lift/Drag-Kurve. Denn durch risikoärmere Investitionen wird es sehr schwierig sein, den Deckungsgrad wieder auf die vom Gesetz geforderte Höhe anzuheben.

«RS»: Welche Herausforderung ist aktuell am schwierigsten zu meistern?

F.H.: Da gibt es mehrere. Zum einen ist es sicher die Finanzierung beim heutigen tiefen Zinsniveau. Aktuell ist es schwierig, ohne vernünftige Handhabung des Risikos, die erforderliche Rendite zu erwirtschaften und dadurch die Verzinsung des Anlagekapitals für die Aktiven und die Rentner zu gewährleisten. Im Weiteren - und mit dem ersten verbunden - stellt die Festlegung des technischen Zinssatzes für die Passivseite (die Verpflichtungen) der Bilanz eine weitere grosse Herausforderung dar (wie unten noch ausgeführt wird). Und viel Aufmerksamkeit erfordert auch die Umsetzung der Vorschriften der Strukturreform nach BVV 2.

«RS»: Du sprichst dabei die Verzinsung des Kapitals an, das als Vorsorgekapital für die gesprochenen Renten bereitgestellt wird?

F.H.: Genau. Dem Versicherten wird bei Eintritt in die Pension eine feste Rente zugesprochen. Das vom Destinatär angesparte Alterskapital muss sodann von der Kasse so bewirtschaftet werden, dass es über die Lebensdauer des Rentners die Rente auszurichten vermag. Dabei stellt der technische Zinssatz jene Grösse dar, mit der diese zukünftigen Renten auf einen bestimmten Stichtag hin berechnet werden. Je höher der technische Zins, desto höher sind die Renten.

«RS»: Welche speziellen Anforderungen ergeben sich mit dem technischen Zinssatz für die Kasse?

J.-R.M.: Dieser technische Zinssatz ist für die Renten «bindend», da diese - nachdem die Renten einmal gesprochen sind - nicht mehr gekürzt werden können. Gleichzeitig strebt das Gesetz die Gleichbehandlung der aktiven Versicherten und der Rentner an. Als Folge davon kann man sagen: Das Alterskapital derjenigen, die noch einzahlen, sollte gleich verzinst werden wie das Alterskapital der Rentner. Aktuell beträgt der technische Zinssatz 3,25 Prozent. So gesehen streben wir an, auch das Sparkapital der Aktiven mit 3,25 Prozent zu verzinsen. Wenn wir auf diesen Zinssatz von 3,25 Prozent noch die Kosten für die Geschäftsführung und die Vermögensverwal-

tung sowie die Absicherung des Langlebigkeits-Risikos draufschiessen, erhalten wir jene Zielrendite, die unsere Kasse im Gleichgewicht halten würde. Diese Zielgrösse liegt momentan bei 3,75 Prozent. Unsere Anlagestrategie ist momentan aber auf eine vierprozentige Zielrendite ausgelegt, damit wir den Deckungsgrad weiter erhöhen können.

«RS»: Wann muss der technische Zinssatz angepasst werden?

F.H.: Nun, wenn wir das Gleichgewicht und die Stabilität von SWIC II auf die Dauer nicht erarbeiten könnten, müssten wir über eine Anpassung des technischen Zinssatzes nachdenken. Man muss aber sehen, dass der technische Zinssatz durch viele Faktoren beeinflusst wird: von der erzielbaren Rendite, vom Deckungsgrad, wie sich das Verhältnis Aktive/Rentner verändert, von der Entwicklung der Lebenserwartung usw. Es ist in Zukunft wohl eher mit einem kleineren technischen Zinssatz zu rechnen; wann und ob das so kommen wird, ist noch offen.

«RS»: Wer den Pensionskassenausweis studiert, stösst jedoch auf eine Verzinsung von zwei Prozent. Warum gibt es diesen Unterschied?

W.V.: Der Mindestzins von zwei Prozent wird auf dem obligatorischen Teil des individuellen Beitragskontos (etwa 13 Prozent des IBK, Anm. d. R.) angewandt. Der Zins auf dem überobligatorischen Teil des IBK richtet sich aber nach der effektiv erzielten Jahresrendite und war letztes Jahr auch zwei Prozent. Der vom Bundesrat festgelegte Mindestzinssatz hat sich in den letzten zehn Jahren nur in eine Richtung bewegt, nämlich von 3,25 Prozent im Jahr 2003 auf 1,5 Prozent im Jahr 2012. Kurz noch ein paar Worte zum Versicherungsausweis: Es ist vorgesehen, dem nächsten Versicherungsausweis einen Kommentar beizulegen, der die Mechanik und Bedeutung der auf dem Vorsorgeausweis stehenden Grössen erklären soll.

«RS»: Gleichzeitig wäre unsere Vorsorgestiftung aufgrund des technischen Zinssatzes aber angehalten, das Altersguthaben aufgrund der Gleichbehandlung zwischen den aktiven und den passiven Versicherten mit 3,25 Prozent zu verzinsen.

F.H.: Das ist von der Idee her als Zielvorstellung richtig, kann und wird aber vom Gesetz nicht in dieser absoluten Form gefordert. Das angestrebte qualitative Ziel ist die Gleichbehandlung von Aktiven und Rentnern. Man muss aber sehen, dass diese Verzinsung natürlich von der Pensionskasse nicht jedes Jahr garantiert werden kann. Die Verzinsung hängt vom Erfolg bei der

Anlage des Vermögens ab, und nur die Verzinsung des obligatorischen Teils des Altersguthabens zum vom Bundesrat festgelegten Mindestsatz stellt eine für die Pensionskasse quantitativ zwingende Verpflichtung dar.

«RS»: Wie gross ist die Bedrohung durch die Euro-Krise?

J.-R.M.: Die wegen der Euro-Krise fehlende Wirtschaftsdynamik und die damit verbundenen tiefen Zinsen sind natürlich auch für uns ein Problem. Die Euro-Krise ist für uns aber nicht die grösste Herausforderung. Wir sind langfristig ausgerichtet und spekulieren nicht mit Währungen. Wir sichern die meisten unserer Fremdwährungs-Geschäfte über Hedging ab. Das schmälert zwar unsere Renditechancen ein wenig, aber entlastet uns von grossen Kursschwankungs-Risiken. Wir machen beispielsweise auch kein Daytrading. Sprich, wir kaufen nicht kurzfristig Aktien in grossen Mengen, um einige Tage später diese schon wieder zu verkaufen. Unsere Anlagestrategie ist langfristig ausgelegt.

«RS»: Wie hoch sind die Kosten für das Hedging von Währungen?

J.-R.M.: Das hängt stark von der Zinsdifferenz der Währungen ab. Aber da wir nebst Schweizer Franken vorwiegend in US-Dollar und Euro investieren, sind diese Kosten klein. Wie dem Quartalsbericht entnommen werden kann, betragen die Kosten für Währungsabsicherung dieses Jahr bis jetzt 0,49 Prozent.

«RS»: Die Euro-Krise ist doch aber mitverantwortlich für die aktuell tiefen Zinsen, die Auswirkungen auf uns haben.

F.H.: Die tiefen Zinsen haben Auswirkungen in mehrerer Hinsicht: Bei den sogenannten Eidgenossen (Schweizer Staatsobligationen, Anm. d. R.) halten sie die Renditen klar unter einem Prozent, während die Auswirkungen auf die Aktien- und Immobilienanlagen ganz anders sind. Durch unsere Diversifikation können wir bei Aktien und Immobilien von den tiefen Zinsen profitieren. Und nicht nur in den Anlagekategorien diversifizieren wir, sondern auch geografisch. Während wir in Europa in der Krise stecken, haben sich die Märkte USA und China in den letzten drei Jahren etwas erholt. Das ist genau die Wirkung, die eine diversifizierte Strategie entfalten sollte.

«RS»: Wurde demnach in den vergangenen Jahren nicht vermehrt in sichere Werte wie Gold oder Immobilien investiert?

F.H.: Die Frage zielt wohl darauf ab, wie wir unsere Anlagestrategie im Lichte der Euro-Krise anpassen, das geht ja nicht einfach spurlos an uns vorbei. Bei der Überprüfung unserer Anlagestrategie steht aber die Feststellung der Zielrendite für SWIC II ganz am Anfang des Prozesses: Wie oben dargelegt, braucht die Kasse eine Rendite von 3,75 bis 4 Prozent. Danach machen wir uns bei der Strategiefindung Gedanken, ob und wie wir ein Portfolio aufbauen können, um diese Zielrendite von rund vier Prozent bei gleichzeitig minimalem Risiko langfristig zu erreichen. Genau hier finden Überlegungen statt, ob man mehr in Rohstoffe oder Immobilien gehen sollte. Daraus ergibt sich dann die Strategic Asset Allocation SAA, die in der Anlagekommission umgesetzt wird.

J.-R.M.: Wir kämen nicht ans Ziel, wenn wir versuchten, nur mit sicheren Werten alle Risiken zu vermeiden, da wir dann die gesprochenen und angestrebten Altersleistungen und die Stabilität der Kasse aufgrund tiefer Renditen nicht gewährleisten könnten. Vielmehr muss das Umsetzen der erarbeiteten Strategie mit dem angepassten Risiko und der erwarteten Rendite unser Ziel sein!

W.V.: Natürlich würden wir in der Anlagekommission die Bandbreite unserer Strategie gerne dahingehend nützen, um beispielsweise mehr in Immobilien zu investieren. Aber wenn wir diesen Gedankengang haben, haben den auch andere. Deshalb ist es bei den Summen, von denen wir hier sprechen, nicht so einfach, gute Immobilienanlagen zu vertretbaren Preisen zu finden.

«RS»: Auf welchen Grundlagen basiert die Diversifikationsstrategie?

W.V.: Wir arbeiten mit Szenarien und Tabellen, die die Anlagekategorien in Relation zu deren Renditeerwartung und Volatilität setzen. Dabei wird von Korrelationsmatrixen gesprochen. Diese Szenarien werden von uns und Experten erarbeitet, das Controlling errechnet verschiedene Portfolio-Varianten, basierend auf historischen Renditen, Renditeerwartungen und der Volatilitäten. Wenn wir beispielsweise in Obligationen, Aktien und Commodities (Rohstoffe, Anm. d. R.) investieren, kann durch das Kombinieren das Gesamtrisiko dieser Anlagen reduziert werden. Man kann deshalb nicht sagen, dass, wenn eine Anlageart Risikostufe 3, die andere Risikostufe 5 und eine dritte Risikostufe 4 hat, das Gesamt-risiko bei 12 liegt. Das Risiko einer Anlageart kann die Absicherung einer anderen Anlageart sein.

F.H.: Bei der Diversifikation geht es nicht nur um eine Risikoverminderung, sondern es geht vor allem auch darum, dass wir wegen verschiedener Zyklen bei den einzelnen Anlagekategorien nicht von den Erträgen einer einzigen

Anlagekategorie abhängig sind; und durch die Verteilung unserer Renditeerwartungen auf verschiedene Anlagekategorien unsere Zielrendite regelmäßiger erzielen sollten.

«RS»: Welche Zukunftsszenarien werden in der Pensionskasse diskutiert?

J.-R.M.: Der Stiftungsrat erarbeitet unter Mithilfe von Experten verschiedene Szenarien. Diese Szenarien werden dann mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit versehen, und darauf können wir unsere Strategie begründen. Momentan besagt das Szenario mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit, dass die Budgetdisziplin in Europa das Wachstum zwar hemmt, sich Europa aber trotzdem von der temporären Schwäche erholt. Die strukturellen Schwierigkeiten im amerikanischen Immobilien- und Arbeitsmarkt werden überwunden, und weltweit gesehen stärkt sich die Konjunktur. Die Anlagethemen verschieben sich dementsprechend etwas mehr in Richtung Aktien und Unternehmensanleihen. Dieses Szenario wird mit einer Wahrscheinlichkeit von 60 Prozent bewertet.

«RS»: Welche weiteren Szenarien sind denkbar?

F.H.: Das Negativ-Szenario geht von einer ausgedehnten globalen Wirtschaftsabschwächung mit einhergehender Deflation von Vermögenswerten aus. Dabei fällt die US-Wirtschaft wieder in die Krise zurück, und der Trend hin zu den sogenannten sicheren Häfen wird noch verstärkt. Für uns könnte dies bedeuten, dass Anlagen in der Schweiz und in gering verschuldeten asiatischen Staaten für uns attraktiv sein könnten. Die Wahrscheinlichkeit dieses Szenarios wird mit 30 Prozent bewertet. Das dritte Szenario geht von einem plötzlichen weltweiten Aufschwung aus. Dieses Szenario ist allerdings nur mit einer zehnpromzentigen Wahrscheinlichkeit bewertet. In jedem Eintretensfall dieser Szenarien müsste dann aber eine Anpassung der Anlagestrategie erfolgen.

«RS»: Ihr sprecht als Herausforderung auch die Strukturreform an. Was genau versteht Ihr unter der Strukturreform?

W.V.: Es finden zahlreiche gesetzliche Änderungen statt, die wir in der Pensionskasse umsetzen müssen und die uns natürlich auch beschäftigen. Die Pensionskassen und ihre Geschäftsstellen müssen die internen Kontrollen stärken. Dabei geht es um die Kontrolle der Strukturen, der Abläufe, der IT-Systeme, der Vermögensverwaltungskosten und der Geschäftsbeziehungen. Davon hört man in der Presse natürlich wenig, da ist ein Bericht über die BVK-Affäre für die Leserschaft eher von Interesse.

«RS»: Trotzdem ist die Langlebigkeit der Menschen doch sicher auch für unsere Pensionskasse ein Problem?

J.-R.M.: Auf lange Frist gesehen bestimmt. Momentan sind wir aber in der komfortablen Lage, dass wir wegen des Unternehmenswachstums auch als Kasse immer noch wachsen und wir immer neue Beitragszahler erhalten. Daher stehen den Rentnern auf der Passivseite relativ viele aktive Beitragszahler gegenüber. Dies begünstigt unsere Risikofähigkeit. Aus finanztechnischer Sicht wird diese Langlebigkeit in unserer Jahresrechnung abgedeckt. Dies erfolgt mit der Anwendung von sogenannten Generationentafeln (BVG 2010, Anm. d. R.), die auf die Berechnungen unseres Versicherungsexperten und somit auf die Bildung oder Auflösung von technischen Rückstellungen Einfluss haben.

«RS»: Im Juni 2012 wurde für alle Swiss-Mitarbeiter das Merkblatt «Gleitende Pensionierung/Teil-Pensionierung» ins Intranet gestellt. Dies hat für einige Verwirrung gesorgt, da praktisch gesehen alle Piloten mit Teilzeitvertrag von diesem Angebot ausgeschlossen wurden.

W.V.: Dieses Merkblatt ist für das gesamte Personal der Swiss gedacht, nicht nur für die Piloten. Das Merkblatt wurde von der Abteilung Swiss Human Resources in Absprache mit allen Vorsorgestiftungen publiziert und gilt deshalb für alle Swiss-Mitarbeiter. Für uns hat das natürlich auch Relevanz. Die Wechselwirkungen von Teilzeitarbeit und Teilpensionierung sind aber unbedingt zu beachten. Wichtig ist auch, dass die Regelung der steuerlichen Auswirkungen von Kanton zu Kanton unterschiedlich ausfallen kann. Im Einzelfall ist ein vorgängiges Gespräch mit dem Steuerkommissär, aber auch mit der PFS sicher der beste Weg, eine Frühpensionierung steuer- wie auch vorsorgetechnisch sinnvoll zu gestalten.

J.-R.M.: Im Weiteren sei hier noch angefügt, dass eine freiwillige frühzeitige Pensionierung, also vor dem 58. Altersjahr, bei uns momentan vom Gesetzgeber her nicht möglich ist.

«RS»: Sind Bestrebungen im Gang, dass eine frühzeitige Pensionierung bald wieder möglich ist?

J.-R.M.: Wie gesagt, hier sind uns die Hände vom Gesetz her gebunden. Damit eine vorzeitige Pensionierung überhaupt möglich ist, muss das Kriterium erfüllt sein, dass die Weiterarbeit eines Einzelnen oder einer ganzen Gruppe von Angestellten über das 58. Lebensjahr hinaus die öffentliche Sicherheit gefährdet. Und ob dann diese Klassifizierung

«Gefährdung der öffentlichen Sicherheit» für uns Piloten wirklich gut ist, sei dahingestellt.

W.V.: Bei diesem Thema ist auch Folgendes wichtig: Die Grundsätze für die Pensionierung sind im GAV geregelt. Somit liegt diese ganze Thematik in den Händen der Human-Ressource-Abteilung und bei den Sozialpartnern, die daran sind, die Vorgehensweise mit dem Gesetzgeber abzusprechen. Für uns als Pensionskasse spielt es eine untergeordnete Rolle, ob sich jemand frühzeitig pensionieren lässt oder nicht. Seine Rente würde dann einfach mit einem anderen Umwandlungssatz gerechnet.

«RS»: Gibt es zum Abschluss unseres Gespräches noch etwas, was Ihr gerne an die Mitglieder weitergeben würdet?

F.H.: Zwei Sachen möchte ich noch ansprechen: Als Erstes – die Pensionskasse ist kein Anlagefonds, sondern eine Zweckgemeinschaft von uns Piloten zur Sicherung der Altersvorsorge. Unter diesem Aspekt soll die Kasse auch gesehen werden – nicht kurzfristige Entwicklungen oder Zahlen, sondern die lange Sicht der Dinge steht im Vordergrund. Und das zweite: Der Stiftungsrat ist zuständig für übergreifende Themen in Bezug auf die Pensionskasse. Bei individuellen Problemen ist aber unsere Geschäftsstelle, die PFS, der ideale Kontakt, um Lösungen zu finden. Das sind Profis, und sie können kompetent Auskunft geben. Das heisst nicht, dass die Mitglieder nicht auch auf uns zukommen dürfen, aber im individuellen Fall ist es sicher die PFS, die schlussendlich mithelfen kann und muss, ein Problem anzugehen und zu lösen.

J.-R.M.: Auch ganz grundsätzlich kann ein Gespräch mit der Geschäftsstelle von Nutzen sein – einfach, um sich zu informieren, welche Möglichkeiten überhaupt bestehen. Wir raten deshalb jedem, schon einige Zeit vor der Pensionierung mit der PFS in Kontakt zu treten, um mögliche Szenarien zu besprechen und die beste Lösung für die Pensionierung zu finden.

W.V.: Man kann nicht einfach mit 58 sagen: «So, jetzt bin ich...», sondern muss sich aktiv um eine Gestaltung der Rente kümmern. Das Beitragsprimat ist darauf ausgerichtet, dass es dem individuellen Mitglied viel Freiheit einräumt, aber eben auch viel Verantwortung zur Ausgestaltung der Fragen rund um die Pensionierung auferlegt.

«RS»: Ich denke, das ist ein sehr gutes Schlusswort. Ich danke Euch für dieses Gespräch. ●

Es war einmal...

...eine offene Passagiertür über Westfrankreich

Ein ausgewiesener Passagier sorgte auf der HB-ILA am 4. März 1950 für ziemlichen Wirbel. Hier die Zusammenfassung eines Berichts an das Luftamt, verfasst vom verantwortlichen Kapitän Heiniger.

Text: Peter Tilly

Es war März – der 4. März, um genau zu sein –, und man schrieb das Jahr 1950. Flugkapitän Heiniger war für den Flug nach London und zurück eingeteilt. Es herrschte stabiles Hochdruckwetter, und Heiniger trat seinen Dienst unbeschwert an. Die DC-4 mit der Immatrikulation HB-ILA war technisch in einem einwandfreien Zustand, die Flugplanung schnell erledigt und das Flugpetrol durch die Tanker gleichmässig in den Flügeln verstaut. So startete der Flug mit der Kursnummer SR110 pünktlich in Dübendorf Richtung Westen mit dem Ziel London Northolt. Fräulein Ochsenbein und Herr Della Santa verwöhnten die Passagiere in der Kabine, während die Cockpit Crew mit Peilen, Funken und Steuern beschäftigt war. An diesem 4. März war es in London ungewöhnlich sonnig, aber recht kühl. Fliegerisch gesehen keine grosse Herausforderung, und dementsprechend ruhig und sanft setzte die DC-4 auf dem Flughafen Northolt auf.

Der Emigrant

Keinen so guten Tag hatte ein gewisser M., eingereist am Vortag mit dem Kurs 110 aus Zürich. Herr M. trug keine gültigen Einreisepapiere für das Britische Empire bei sich und wurde, wie damals so üblich, über Nacht in einen Kerker gesperrt, um dann am nächsten Tag mit dem Kurs SR111 wieder Richtung Schweiz abgeschoben zu werden. Er versuchte dies mit verschiedenen Aktionen zu verhindern. So stellte er sich am nächsten Morgen auf den Standpunkt, dass er in Jugoslawien politisch verfolgt werde und dem sicheren Tod entgegenreise. Er wähle deshalb lieber den Freitod, so M., und sträubte sich vehement gegen eine Ausreise. Die britische Polizei beeindruckte dies wenig und begleitete den jugo-slawischen Gast zur DC-4 der Swissair. Kapitän Heiniger wurde erst Minuten vor dem Start über den aussergewöhnlichen Gast informiert und erhielt neben dem Ausreiseunwilligen auch gleich den Rückschaffungsbefehl, den Pass und ein Ticket ausgehändigt. Dieses Ticket sei noch nicht bezahlt, betonte der britische Polizeioffizier, aber er könne den Herrn Flugkapitän beruhigen, Herr M.

hätte genug Bares in verschiedensten Währungen in der Tasche, um den Schaden in Zürich begleichen zu können. Es kam nie dazu, doch dazu später.

Ein ganz normaler Flug

Der ungewöhnliche Gast wurde in der Mitte des Flugzeugs an einen Fensterplatz gesetzt, wo er sich ruhig und unauffällig benahm. Dies bezeugte später sein Sitznachbar, der einige Male vergeblich versuchte, mit dem Mitreisenden in Kontakt zu treten. M. sass ruhig auf seinem Sitz und blätterte in einer Illustrierten. Fräulein Ochsenbein und Herr Della Santo verwöhnten die 28 Passagiere, und auch M. genoss den kleinen Lunch. Jedoch nicht an seinem Platz, wie Herr Nicolé, ein Angestellter der Swissair, später bezeugte, sondern im hintersten Teil der Maschine. Als M. seine Mahlzeit beendet hatte, brachte er das Tablett zu Fräulein Ochsenbein in die Küche. Fräulein Ochsenbein sollte später bei der Befragung keine detaillierten Angaben zum Vorgefallenen machen können, denn sie hatte in der Bordküche noch viel zu tun und drehte M. den Rücken zu. Und dann ging alles blitzschnell...

Tohuwabohu in der Bordküche

Lärm, ein Luftzug, und alles flog durcheinander. Der Bodenteppich verabschiedete sich genauso wie einiges an Geschirr. Von Herrn M. war keine Spur zu sehen. Herr Nicolé von der Swissair eilte Fräulein Ochsenbein zu Hilfe, sah das Tohuwabohu in der Bordküche und handelte sofort. Nur dank seinem ausserordentlichen Mut und seiner Kraft konnte die hintere Tür der DC-4 wieder geschlossen werden. Das Flugzeug befand sich zum Zeitpunkt des Zwischenfalls über einer geschlossenen Wolkendecke auf 2250 Metern über Meer, etwa zehn Kilometer nordöstlich Saint-Quentin. Folgendes Telegramm verliess Minuten später die HB-ILA Richtung Paris:

*QSL 1055Z - TO HXN
QTH 5 NLM NE FNK 1044 QBN 2250 MTR=
1 PAX SUICIDE = LEAPED OVERBOARD
NAMED NICOLA M. - CPT. HB-ILA*

Ungefähr 40 Minuten später traf folgende Antwort aus Paris ein:

*DE FFCN - PSE DONNER TOUS LES
RENSEIGNEMENTS À TOUR FFNB 118,1 MCS
SUR INCIDENTS À VOTRE BORD.*

Weiterflug nach Zürich

Kapitän Heiniger beeindruckte die Depesche wenig, er flog nach Zürich weiter und liess den Franzosen ausrichten, dass er alles von Zürich aus regeln werde.

Die HB-ILA erreichte Dübendorf mit einem Passagier weniger, und Kapitän Heiniger verbrachte danach einige Stunden bei der Kantonspolizei Zürich und hinter der Schreibmaschine, auf der er einen Rapport verfasste und diesen sofort an die Direktion der Swissair und das Luftamt weiterleitete. Herr M. hatte wie angekündigt den Freitod gewählt. Er möge in Frieden ruhen. ●

Zweifelhafte Vergünstigungen

Mit vergünstigten Tickets um die halbe zu Welt fliegen ist ein schönes Privileg der Angestellten der Aviatikbranche. Wer gerne jetzt schon seinen Sommerurlaub fix plant, hat jedoch schlechte Aussichten auf eine feste Buchung. Das System funktioniert nur noch für jene, die in der Urlaubsplanung sehr flexibel sind.

Text: Tobias Mattle

Wer sich aufmacht in den Gebührendschungel der Flugvergünstigungen bei der Swiss und der Lufthansa, gerät schnell auf einen schmalen Grat zwischen Wahnsinn und Unverständnis. Dabei hebt sich das Regelwerk über Flugvergünstigungen bei der Swiss noch wohltuend von dem unserer deutschen Kollegen ab. So ist es relativ übersichtlich gestaltet, und jedem Flug können eindeutig ein Flugpreis und die Landetaxen zugeordnet werden.

Wer die Flugpreise unserer Kollegen bei der Lufthansa begutachtet, dem fallen nach einiger Zeit zwei Tatsachen auf: Die Flughafentaxen variieren bei den deutschen Flughäfen stark mit der Auswahl des Zielorts, und die deutschen Kollegen bezahlen teilweise massiv weniger als wir – auch auf Flügen der Swiss!

Grosse Preisunterschiede

Ein Ticket zu buchen ist sowohl beim Stafftravel der Swiss als auch auf dem Reisemarkt der Lufthansa einfach. Strecke, Klasse und Datum werden ausgewählt, und das Ticket ist innert weniger Sekunden gebucht. In den folgenden Beispielen gehe ich für den Lufthansa-Mitarbeiter immer vom Abflughafen Frankfurt und für die Swiss-Mitarbeiter vom Abflughafen Zürich aus. Die Taxen sind laut unserer Stafftravel-Website in Frankfurt rund sechs Franken höher als in Zürich. Der Preisvorteil müsste demnach generell in Zürich liegen.

Erstes Ziel ist Madrid. Der Flug von Frankfurt aus kostet umgerechnet 47 Franken, wogegen der Flug von Zürich mit 71 Franken zu Buche schlägt. Ein satter Unterschied von 63 Prozent. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei einer Reise nach London: Der Lufthansa-Mitarbeiter zahlt bei einem Lufthansa-Flug rund 61 Prozent weniger als wir auf einem Swiss-Flug. Auch der Flug nach Stockholm ist für Lufthansa-Mitarbeiter 75 Prozent günstiger.

Diese Rechnerei kann auf beliebig viele Flughäfen in Europa weitergeführt werden – mit immer dem gleichen Ergebnis: Die Lufthansa-Mitarbeiter flie-

gen rund 60 Prozent günstiger durch Europa als wir von Zürich aus. Bei beinahe gleichen Flughafentaxen laut Stafftravel.

Wer den Preis etwas genauer unter die Lupe nimmt, dem fallen beim Lufthansa-Ticket auch schnell die tieferen Flughafentaxen auf. Der Lufthansa-Mitarbeiter bezahlt in Frankfurt auf der Kurzstrecke lediglich knapp 17 Franken Gebühren, während wir in Frankfurt 47 Franken bezahlen dürfen. Ein happiger Unterschied von 30 Franken, und das auf jedem europäischen Linienflug.

Gebühren-Dschungel Frankfurt

Die Suche nach dem Warum und Wieso gestaltet sich schwierig. Die Gebührenordnung des Flughafens Frankfurt und die Gebühren für Passagiere lassen sich relativ schnell finden: «Die Passagiermengen-bezogenen Entgelte im europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU) sowie in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für lokale Zusteiger beträgt 16,75 Euro». Auch wenn dies mehr ist als die umgerechnet 17 Franken, die der Mitarbeiter bezahlt, ist es weit von den 47 Franken entfernt, die wir gemäss unserer Stafftravel-Vereinbarung bezahlen müssen.

In der Gebührenordnung finden sich aber auch noch Angaben zu Lande- und Startentgelten, Sicherheitsentgelten und Abstellentgelten. Die Frage darf gestellt werden, ob die Swiss alle diese Entgelte zu den sogenannten Landetaxen hinzuzählt und uns diese belastet. Ich stelle eine Berechnung mit einem vollen Airbus 320 bei maximalem Startgewicht und einer Bodenzeit von zwei Stunden an. Dabei errechne ich einen Gebührenaufwand von 3463 Euro. In Franken und pro Passagier gerechnet ergibt dies eine Flughafengebühr von 24,70 Franken. Selbst unter Einbezug aller Gebühren bleibt ein Unterschied von mindestens 22 Franken.

Auf Anfrage gibt Stafftravel die Zusammensetzung der Flughafentaxen in Frankfurt wie folgt an: 29,50 Franken ist die Passagierservice-Gebühr, 9,50 Franken ist die Luftverkehrsabgabe und acht Franken werden als Sicherheitsgebühr in Frankfurt verlangt. Die Gebührenordnung des Frankfurter Flughafens weist diese Gebühren jedoch in anderem Umfang aus: Die Passagierservice-Gebühr wird, wie bereits gesagt, mit 16,75 Euro und das Sicherheitsentgelt mit 1,21 Euro angegeben. Die Luftverkehrsabgabe in Deutschland beläuft sich auf acht Euro.

Teure Langstrecke

Ob die Lufthansa für ihre Mitarbeiter spezielle Flughafentaxen in Frankfurt hat oder die Swiss die Flughafengebühren an deutschen Flughäfen anders

rechnet, sei dahingestellt. Überraschend ist allerdings, dass die Flughafentaxen anscheinend nicht auf die ausführende Airline, sondern tatsächlich auf den Mitarbeiter bezogen sind. Anders lässt sich nicht erklären, dass ein Lufthansa-Mitarbeiter auch auf einem Swiss-Flug von Frankfurt nach Zürich 29 Franken weniger zahlt. Prozentual gesehen bezahlen Swiss-Mitarbeiter 79 Prozent mehr als die deutschen Kollegen, obwohl es ein Flugzeug der Swiss ist. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei allen Flügen von Deutschland in die Schweiz.

Während die Lufthansa-Mitarbeiter auf der Kurzstrecke eindeutig profitieren können, ist die Situation auf der Langstrecke deutlich ausgewogener. Die Flughafentaxen in Frankfurt vervierfachen sich von 13 auf fast 50 Euro. An fast allen Destinationen ist deshalb der Flug von Zürich aus etwas günstiger als von Frankfurt, wobei sich die Ersparnis im tiefen Prozentbereich bewegt. Auch auf Flügen der Swiss von Zürich aus sind die Preise für Swiss-Mitarbeiter und Lufthansa-Angestellte die gleichen.

Gerüchteküche

Das Vorurteil, dass Lufthansa-Mitarbeiter auch auf Swiss-Flügen günstiger fliegen als die eigenen Mitarbeiter, ist oft zu hören. Diese Aussage kann, mit Ausnahme von Flügen zwischen Deutschland und der Schweiz, aber als falsch erachtet werden. Der Unterschied in den Preisen ergibt sich nur daher, dass die Flughafentaxen in Deutschland den Lufthansa-Mitarbeitern tiefer veranschlagt werden als uns. Sobald der Abflugort ausserhalb Deutschlands liegt, sind die Flughafentaxen der Lufthansa und der Swiss vergleichbar. Auch die Preise für die Beförderung entsprechen dem ZED-Zonentarif (Zonal Employee Discount Agreement). So kostet ein ID90-Flug von Zürich nach Los Angeles sowohl für den Swiss- wie auch für den Lufthansa-Mitarbeiter denselben Betrag. Die Leidtragenden sind die vielen deutschen Kollegen bei der Swiss, die mehrfach nach Deutschland fliegen und die im Verhältnis zur Lufthansa hohen Flughafentaxen bezahlen müssen. Bei einem monatlichen Flug nach Frankfurt belaufen sich die jährlichen Mehrkosten für den Swiss-Mitarbeiter – im Vergleich zu dem Kollegen bei der Lufthansa – auf 348 respektive auf 224 Franken bei Flügen nach Berlin Tegel.

Verfügbarkeit

Neben dem fahlen Beigeschmack, dass wir als Angestellte der Swiss nicht die besten Flugvergünstigungen nach Deutschland haben, ist das viel grössere Problem für die meisten Mitarbeiter die schlechte Buchbarkeit von Tickets

auf der Langstrecke. Wer nicht sehr flexibel in der Urlaubsgestaltung ist, hat bei der erfreulich guten Auslastung der Swiss-Flugzeuge schlechte Karten für die Urlaubsplanung. Hinzu kommt die immer noch höchst unerfreuliche Situation bei der Vergabe der Ferienkapazitäten: Wer die Ferien nicht bestätigt hat und diese erst wenige Wochen oder vielleicht einige Monate im Voraus bestätigt werden, hat gar keine Möglichkeiten mehr, ein fix gebuchtes Ticket zu kaufen. Es bleibt dann nur die Möglichkeit der Warteliste, was sehr ungewiss ist.

Eine kurze Recherche bei Stafftravel reicht aus, um die schwierige Situation aufzuzeigen. Mit wenigen Ausnahmen wie beispielsweise Mumbai, Peking oder Chicago bleibt auf den meisten Flügen nur noch die Warteliste offen – und dies nach Neujahr in den Monaten Januar bis März in der wirtschaftlich schwierigsten Zeit für Airlines. Wer bereits jetzt den Sommerurlaub im Jahr 2013 in Nordamerika planen möchte, steht buchungstechnisch vor einem unlösbaren Problem: Im ganzen Juli gibt es auf allen Flügen an die Destinationen New York, Chicago, Miami, San Francisco und Los Angeles keine freien Kapazitäten für einen fest gebuchten Flug mehr – egal ob in der Economy oder Business Class. Wer mit Partner und Kindern einen schönen Urlaub in Nordamerika planen und von den Flugvergünstigungen der Swiss profitieren möchte, hat keine Chance mehr.

Problemlösung

Vielen Mitarbeitern, die nicht flexibel sind bei der Ferienplanung, ist die Lust auf Flugvergünstigungen längst vergangen. Auch bei der Umbuchung sind wir stark reglementiert. Wer vorsorglich auf einem Flug eine Festbuchung vornimmt und drei Wochen im Voraus bemerkt, dass der Flug beinahe leer ist, kann die Buchung nicht mehr in einen Standby-Status umwandeln. Bei der Lufthansa ist beispielsweise der Jahresurlaubsflug (vergleichbar mit unserem ID00-Flug) bis 72 Stunden vor Abflug umwandelbar. Bei der Lufthansa beträgt die Umtauschfrist demnach 72 Stunden, wogegen sie bei der Swiss ein Monat ist. Wirtschaftlich ist die Vorgehensweise der Swiss verständlich: Bei hoher Auslastung sind besonders die letzten Tickets meist diejenigen, die besonders teuer verkauft werden können. Wenn von diesem Kontingent stark vergünstigte Tickets an Mitarbeiter abgegeben werden, ist der mögliche Ertragsausfall sehr gross. Trotzdem ist die aktuelle Situation für viele Mitarbeiter nicht befriedigend: Ein gutes Vergünstigungsmodell scheitert an der Ausführung, da die Buchungsklassen jeweils sofort voll sind. Ein einfacher Lösungsvorschlag wäre eine dritte Buchungskategorie. Ähnlich den

Vergünstigungen, die wir teilweise bei Hotels haben, wäre eine feste Reduktion auf den tagesaktuellen Preis eine ideale Lösung. Der langfristige Bucher, der in der Reiseplanung nicht flexibel ist, hätte so die Möglichkeit, in der Hochsaison von einer kleinen Vergünstigung zu profitieren, wenn die IDZL-Kategorie schon ausgebucht ist. Gleichzeitig werden diejenigen entschädigt, die ihre Ferien erst kurzfristig bestätigt erhalten und trotzdem nicht auf den Urlaub an der Wunschdestination verzichten wollen. Der Ertragsausfall, der der Swiss daraus entsteht, wäre überschaubar. Denn diejenigen, die flexibel sind, werden weiterhin Standby fliegen. ●

Was macht eigentlich... Frankie Fehr?

Franklin Fehr machte am 11. November 1999 als Flight Engineer seinen letzten Eintrag im Jumbo-Logbuch. Seither ist er pensioniert, aber keineswegs tatenlos.

Interview: Peter Tilly

Aneinem kalten Wintertag im Jahr 1997 musste ich mich im Schulhaus am Balsberg einfinden, um meinen ersten und letzten technischen Refresher als Flight Engineer (F/E) zu bestehen. Ich flog damals temporär als Bordtechniker (sogenannter PII-F/E) auf der B-747 und bewegte mich in einer faszinierenden Welt, die auszusterben drohte. Zusammen mit rund zehn grauhaarigen Männern standen zwei blutjunge PII-F/E vor dem Kaffeeautomaten und warteten auf den Beginn der Prüfung. Mit einer Zigarette im Mund kam ein älterer Flight Engineer auf mich zu und fragte, ob uns Grünschnäbeln die Lösungen der Prüfung bekannt seien. Wir verneinten und informierten das Gegenüber mit grossem Selbstvertrauen, dass wir gerade die Ausbildung hinter uns hätten und die paar Fragen schon beantworten könnten, zumal die Manuals während des Tests benutzt werden durften. Kopfschüttelnd streckte er uns zwei Zettel hin und brummelte, während die Zigarette in seinem Mund auf und ab tanzte, dass derjenige, der die Prüfung zusammenstelle, kein Mass bezüglich Schwierigkeitsgrad kenne und wir ohne Lösungen unsere Streifen auf der Stelle loswären. Ich bestand den Test mit Bravour. Damals begegnete ich Frankie zum ersten Mal, es sollten noch einige Flüge dazukommen.

«Rundschau»: Ich weiss natürlich, dass Du ein Flair für Statistiken hast. Wie oft sind wir tatsächlich zusammen geflogen?

Frankie Fehr: Nur zwei Mal! Am 17. Januar 1999 nach Bombay mit Sämi Hediger und am 29. Mai 1999 nach Boston mit Peter Clausen.

Ich studiere die Crew-Listen und bemerke mit Schrecken, dass mir zu Hause Ungemach drohen würde. Meine Frau steht auf der Liste des Boston-Flugs. Seit Jahren behauptet sie, dass wir einst zusammen in Boston waren und ich sie in keinster Weise beachtet hätte. Selbstverständlich dementierte ich dies über Jahre. Statistiken sind nicht immer gut...

«RS»: Deine Statistiken sind faszinierend zu lesen. Die eindrücklichen Zahlenreihen zeigen auf eine mathematische Art und Weise auf, wie hoch getaktet wir Fliegenden in unserer Karriere durch das Leben rauschen. Nach dem letz-

ten Flug ist alles auf einen Schlag vorbei und man trinkt Schwarztee im eigenen Garten statt Caipirinha an der Copacabana – isst Wurst vom Grill statt Lobster in Maine. War dieser abrupte Wechsel in Deinem Lebenswandel schwierig?

F.F.: Ich habe mit Bestimmtheit keinen Schwarztee im Garten getrunken! Natürlich ist eine Pensionierung immer ein grosser Wechsel. Nach 30 Jahren in der Luft ist der Ruhestand einerseits willkommen und andererseits auch ein grosser Einschnitt. Die amerikanischen Prime Ribs habe ich sehr schnell vermisst, anderes weniger.

Prime Rib wird nicht serviert, dafür eine schmackhafte Seezunge mit frischem Gemüse und Reis. Wir sitzen im Restaurant «Amadeus» in Schlieren, wo der Wirt österreichische Spezialitäten serviert, die man in solcher Qualität sonst nur in Wien erhält. Beim Wein bleiben wir der Schweiz treu. Ein Epesses findet den Weg in unsere Gläser, und der Inhalt der Flasche schwindet in bedrohlichem Tempo.

«RS»: **Erinnerst Du Dich an Deinen Letztflug?**

F.F.: Selbstverständlich! Mein Pensionierungsdatum wurde sehr kurzfristig angesetzt, und so konnte ich meine Besatzung nicht wünschen. Fritz Liechi und John Simon sorgten aber für einen würdevollen Abschluss meines Berufslebens. Die Post Flight Duty dauerte an diesem 11.11.1999 so lange, dass die Fasnachtsbeizen bereits geschlossen waren, als mein Fest dem Ende zuging.

«RS»: **Warst Du nach der Pensionierung noch beruflich aktiv?**

F.F.: Ich habe eine Anfrage eines Swissair-Mechanikers bekommen, ob ich seine Theoriestunden an einer Flugschule übernehmen könnte, da er nach Shannon versetzt wurde. Meinen Einwand, dass ich weder von Kolbenmotoren noch von Kleinflugzeugen eine Ahnung hätte, liess er nicht gelten. So kaufte ich mir Fachliteratur, arbeitete mich in die Materie ein und entwickelte Schulungs- und Unterrichtsunterlagen. Ich unterrichtete in der Folge drei Jahre an der Flugschule und führte die Studenten in die technischen Flugzeugsysteme ein. Kaum habe ich mit meiner Instruktionstätigkeit aufgehört, wurde ich von einem Kollegen angefragt, ob ich in seinem Auftrag Occasionsfahrzeuge beim kantonalen Strassenverkehrsamt vorführen könnte. Nach sechs Jahren war damit Schluss. Heute engagiere ich mich in Vereinen und verbringe viel Zeit vor dem Computer.

«RS»: **Ich habe die alten «Rundschau»-Ausgaben der Jahre 1999 und 2000 durchgeblättert und darin weder einen Artikel zum Abschied noch eine Wür-**

digung von euch F/Es gefunden. Da verlässt uns eine ganze Berufsgruppe, und keiner merkt es. Hat Dich das nicht gewurmt?

F.F.: Überrascht hat mich das nicht. Wir Bordtechniker beziehungsweise Flight Engineers hatten unseren eigenen Verband (Flight-Engineer-Verband, FEV) und stiessen erst 1986 zur AEROPERS. So gesehen hatten wir ein kurzes Gastspiel im Berufsverband der Piloten.

«RS»: Du wohnst wie ich unter dem «VEBIT 3W»-Departure. Wecken die Flugzeuge bei Dir noch positive Emotionen oder ärgerst Du Dich über den Lärm?

F.F.: Ich habe immer noch Freude an der Fliegerei, und der Fluglärm, der übrigens in Oetwil an der Limmat in keiner Weise ein Problem darstellt, stört mich überhaupt nicht. Seit meiner Pensionierung bin ich nur noch einmal in ein Flugzeug gestiegen. Einen Tag vor dem Grounding der Swissair kam ich mit viel Glück aus Rom zurück. Das hat mir gereicht...

«RS»: Dein Weg zum Flight Engineer wurde familiär vorgezeichnet. Dein Vater hatte die Bordtechniker-Lizenznummer 3 und wurde auf der DC-8 pensioniert. Laut Deinen Angaben im Lebenslauf seid Ihr auch ab und zu miteinander geflogen. Wie war es für Dich, mit Deinem Vater auf engstem Raum zu arbeiten?

F.F.: Sehr schön! Wir flogen ein paar Mal zusammen, meistens auf der Strecke Zürich–Nairobi–Dar es Salaam–Johannesburg. Die Strecke wurde mit der DC-8 durch eine Doppelbesatzung geflogen. Mein Vater, der seit 1948 für die Swissair als Flight Engineer unterwegs war, war stets ein Vorbild für mich.

«RS»: Vater und Sohn haben während der Aufenthalte in fernen Ländern nicht zwingend die gleichen Interessen. Dennoch kann und soll man sich während der langen Aufenthalte nicht aus dem Weg gehen. Wie seid Ihr damit umgegangen?

F.F.: Wir sind in den fernen Ländern immer sehr gut aneinander vorbeigekommen. Mehr muss im Rahmen dieses Interviews nicht gesagt werden.

«RS»: Apropos Aufenthalte in fernen Ländern: Finden sich in Deinen Unterlagen auch Informationen über die Anzahl Tage, die Du in Hotels verbracht hast?

F.F.: Natürlich, aber leider habe ich die genauen Zahlen zu Hause. Von den 30 Jahren, die ich für die Swissair gearbeitet habe, habe ich fast deren zehn in Hotels in aller Welt verbracht.

«RS»: Der Flight Engineer spielte stets eine besondere Rolle in der Crew. Er kam viel früher und alleine in das Flugzeug, war der Einzige, der seinen komplizierten Arbeitsplatz bedienen konnte, und wurde von niemandem in der Crew überprüft. Im Fussball spielt der Torwart eine ähnliche Rolle im Team. Im Notfall bedurfte es einer Parade des Flight Engineers, um eine grössere Katastrophe zu vermeiden, und während der «Normal OPS» konnte der F/E mit einem kleinen Checklistenfehler oder einer Unaufmerksamkeit zum Buhmann der Besatzung werden. Das war eine sehr grosse Verantwortung, die der Flight Engineer zu tragen hatte und von wenigen in der Crew realisiert wurde. Im Rampenlicht standen meist die Piloten. Hat Dich das gestört?

F.F.: Nein, überhaupt nicht. Obwohl ich den Vergleich mit dem Torwart gut finde, habe ich mich in meiner Rolle innerhalb der Crew immer sehr wohlfühlt. Anzeichen dafür, dass ich nicht respektiert wurde, habe ich keine gespürt.

«RS»: Als ich als PIL-F/E auf den Jumbo kam, war die DC-10 bereits über fünf Jahre ausgemustert. Dennoch spürte ich als F/E-Frischling einen grossen Graben zwischen den ehemaligen DC-10 F/Es und den Jumbo-Urgesteinen. Diese Disharmonie ging laut meiner Einschätzung weit über die üblichen Neckereien hinaus, die man zwischen den einzelnen Flotten gerne pflegte. Täuschte mich mein Empfinden oder war da wirklich eine Unstimmigkeit vorhanden?

F.F.: Die gab es tatsächlich. Leider hatte es sowohl bei den Piloten als auch bei den Flight Engineers einige Spezialisten, die Jumbo-Besatzungen für die besten und fähigsten hielten, die die Aviatik je hervorgebracht hatte. Als damals aktiver Instruktor habe ich ein paar Mal den Kopf geschüttelt.

«RS»: Innerhalb der Jumbo-Flotte kursierte eine Liste mit speziellen Einheiten, die nach peinlichen Ereignissen Einzug in die Liste gefunden haben. Ein «Meier» war eine Landung mit 2 G, ein «Müller» ein Triebwerkstart mit 1000°C EGT, ein «Schmid» ein Startabbruch mit zehn Reifenplatzern, ein «Lehmann» eine Flap Overspeed von 25 Knoten und ein «Tilly» ein Flug nach New York mit fast leerem Wassertank, weil der «Tilly» vergessen hatte, den Wasserstand vor dem Start zu überprüfen. Die meisten der oberen Beispiele sind anonymisiert. Unnötig zu betonen, dass sich niemand darum gerissen hat, auf dieser Liste zu erscheinen. Gab es auch einen «Fehr» auf dieser Liste?

F.F.: Glücklicherweise konnte ich diesen Peinlichkeiten aus dem Weg gehen. Da hast Du in Deiner kurzen Zeit als F/E mehr erreicht als ich in 30 Jahren...

«RS»: Du hast 30 Jahre als F/E gearbeitet und drei Flugzeugtypen kennengelernt. Welchen Arbeitsplatz mochtest Du am liebsten?

F.F.: Die DC-10! Ich kannte dieses Flugzeug bis zur letzten Schraube und fühlte mich sehr wohl darauf. Natürlich spielte das attraktive Streckennetz auch eine wichtige Rolle dabei. Den Jumbo habe ich auch ins Herz geschlossen. Der anstrengendste Arbeitsplatz war der in der DC-8. Dieser Flugzeugtyp hatte keine APU, was das Arbeiten in heissen Gegenden sehr erschwerte.

«RS»: Wie hat sich die Art der Zusammenarbeit im Cockpit während Deiner Karriere verändert?

F.F.: Die Entwicklung vom Einzelkämpfer zum Teammitglied habe ich während meiner Karriere hautnah miterlebt. Eine gute Sache, die die Fliegerei sicherer machte!

«RS»: Die Zigarette im Mundwinkel während des Fuelchecks war Dein Markenzeichen. Als plötzlich das totale Rauchverbot in Swissair-Flugzeugen ausgerufen wurde, war Frankie nur noch auf den Flügen nach Boston anzutreffen, weil diese am wenigsten lang dauerten. Wo befanden sich Deine geheimen Plätze auf dem Flugzeug, wo Du dennoch ab und zu eine Kippe rauchen konntest?

F.F.: Ich habe das nie gemacht, aber der Kühlschrank im Galley war ein sicherer und beliebter Platz bei den Flight Attendants, um ihre Nikotinlust zu stillen. Ich gönnte mir jeweils nach dem Verstauen der Reverser meine erste «After-Landing-Zigarette». Nach einem Besuch im Chef-Flight-Engineer-Büros musste ich auch diese Freude aufgeben.

«RS»: Damals blieb Dir wenigstens die Zigarette nach dem Flug im Restaurant – heute ist auch das verboten. Rauchst Du noch?

F.F.: Nein, ich habe vor sieben Jahren damit aufgehört. Auslöser war eine Autofahrt an einem heissen Sommertag durch das Sihltal. Die Klimaanlage voll aufgedreht, fuhr ich Richtung Zürich und verspürte plötzlich ein komisches Gefühl in meiner Wange. Zu Hause angekommen, hing das Gesicht schief herunter und ich konnte die Getränke nicht im Mund behalten. Ich dachte sofort an einen Schlaganfall und konsultierte den Arzt unverzüglich. Glücklicherweise diagnostizierte er nur eine Versteifung der Gesichtsmuskeln, hervorgerufen durch den exzessiven Gebrauch der Klimaanlage im Auto. Nach ein paar Tagen sah ich wieder normal aus, das Ereignis hat mich trotzdem geprägt. Ich liess fortan die Finger von den Glimmstängeln.

«RS»: Von Feedbacks weiss ich, dass diese Interviews mit ehemaligen Kollegen beliebt sind, und es wurde der Wunsch geäussert, Kontaktadressen zu publizieren. Wie können Dich ehemalige und noch aktive Kollegen erreichen?

F.F.: Unter franklin@vtxmail.ch bin ich erreichbar. Ich freue mich immer auf Post!

«RS»: Hast Du noch Kontakt zu ehemaligen Kollegen?

F.F.: Jeden ersten und dritten Donnerstag im Monat ist ab 16 Uhr ein Tisch für ehemalige Flight Engineers im Restaurant «Linde» in Oberwil bei Brütten reserviert. Ich bin da regelmässig Gast. Es sind selbstverständlich auch Piloten willkommen.

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch.

In der Zwischenzeit sind wir beim vierten Kaffee, der mit einem hellen Wässerchen höheren Alkoholgehalts wunderbar mundet. Ein unterhaltsamer und spannender Nachmittag geht zu Ende, an dem wir beide von alten Zeiten und noch älteren Flugzeugen erzählten. ●



Frankie Fehr wurde am 24. Juli 1945 geboren und wuchs in Oerlikon auf. 1962 begann er bei der Swissair eine vierjährige Lehre als Elektronikgeräte-Mechaniker. Nach der Lehre arbeitete er drei Jahre bei der Contraves AG in Seebach im Bereich Prüffeld, wo er die damals bekannten Feuerleitgeräte «Super Fledermaus» abstimmte. 1969 ging er zurück zur Swissair und begann die Ausbildung zum Flight Engineer. Im Jahr 1970 flog er die ersten Einsätze in der DC-8. Sein Vater kam nach dem Zweiten Weltkrieg noch in Dübendorf zur Swissair, anfänglich als Englisch- und Piloten-Instruktor, dann ab 1947 als Flight Engineer auf DC-4, DC-6B und DC-7C «Seven Seas» – und zuletzt auch auf der DC-8. So kam es gelegentlich vor, dass Vater und Sohn Fehr im selben Flugzeug Dienst taten. Ab 1974 erfolgte der Einsatz von Frankie auf der DC-10 und ab 1991 auf der B-747. 11.11.1999 absolvierte er seinen letzten Einsatz nach Atlanta mit anschliessender Pensionierung.

Eine Kita für kleine Pilotinnen und Piloten

In Kloten wurde die erste Betreuungsstätte für Kinder eröffnet, die flexible Betreuungszeiten anbietet – bald auch über Nacht. Ein willkommenes Angebot für das fliegende Personal.

Text: Morena Inäbnit, Geschäftsleiterin Strampolino

Anfang Oktober war es endlich soweit: Die Kindertagesstätte Strampolino (Kita) in Kloten öffnete ihre Türen und bietet nun Betreuungsplätze an, die auf die Einsatzpläne der Pilotinnen und Piloten so wie der Flight Attendants abgestimmt sind. Darauf haben die Mitarbeitenden der Flughafenfirmen gewartet, denn die Nachfrage auf die Plätze ist riesig! Doch es sind noch einige Plätze zu haben.

Flexible Betreuungszeiten

Wenn die Eltern ihren Einsatzplan Ende des Monats erhalten, können sie sich auf dem Webportal von Strampolino einloggen und finden dort ihren persönlichen Kalender vor. Hier geben sie ihre individuellen Zeiten ein, in denen sie ihr Kind betreuen lassen möchten. Egal ob Montag, Mittwoch oder Sonntag, das Betreuungsangebot ist flexibel und auf den unregelmässigen Besuch der Kinder vorbereitet. Ab Anfang 2013 soll auch die Betreuung in der Nacht möglich sein. Am 28. des Vormonats schliesst das Webportal, und man kann seine Reservationen noch sehen, aber nicht mehr mutieren, denn nun organisiert Strampolino sein Betreuungsteam. Der Betreuungsschlüssel muss immer eingehalten werden, die Anzahl Kinder bestimmt die Anzahl Betreuungspersonen.

Abrechnung nach Aufenthaltsdauer

Die Familie bringt nun am Morgen des reservierten Tages ihr Kind ins Strampolino. Schon die Garderobe ist mit Flugzeugsitzen ausgestattet, und es ist nicht zu übersehen, dass dieser Ort etwas mit der Fliegerei zu tun hat. Wenn die Jacke abgelegt und die Finklì angezogen sind, wird das Kind von den Eltern noch zum Gruppenraum gebracht. Hier nimmt eine Betreuerin das Kind entgegen, fragt, ob das Kind gut geschlafen hat und alles in Ordnung ist. So weit kennt man das von einer guten Kita – doch nun kommt der kleine Unterschied: Am Eingang befindet sich eine Stempeluhr, hier bestätigen die Eltern nun die Ankunft ihres Kindes mit einer Chipkarte. Beim Abholen wird

dieses kleine Ritual erneut durchgeführt, denn Strampolino hat auch ein Abrechnungssystem, das den unregelmässigen Betreuungszeiten angepasst ist. Ende des Monats werden nämlich die genauen Zeiten abgerechnet, zu denen das Kind da war. Betreuungspauschalen, die in Kitas üblich sind, hat Strampolino einfach abgeschafft. Ist eine Familie im Urlaub oder das Kind krank, zahlt die Familie auch keinen Betreuungsplatz - ganz einfach.

Kriens und Kloten

Und warum erst jetzt? Strampolino hat vor vier Jahren in Kriens im Kanton Luzern die erste Kita eröffnet. Zwar nach dem üblichen System, mit Betreuungspauschalen und regelmässigen Betreuungstagen, doch auch da suchte ich, als Initiantin und Geschäftsleiterin, schon nach neuen Wegen. Das Betreuungsteam interdisziplinär und die Platzverhältnisse überdurchschnittlich - denn die Kinder sollen nicht nur betreut, sondern auch gefördert werden. «Strampolino versteht sich als Bewegungs-Kita, denn durch die körperliche Bewegung lernt das Kleinkind», so die Kinderpsychologin Morena Inäbnit.

Nach zwei Jahren hielt ich nach neuen Partnern Ausschau und wurde bei der Swiss, AEROPERS und kapers fündig. Das organisatorische und pädagogische Konzept überzeugte die drei Partner, und sie schnürten im Frühling dieses Jahres gemeinsam mit Strampolino ein Finanzpaket, das die Kita in Kloten ermöglicht hat. Und ja, auch Kloten hat nun eine Bewegungs-Kita, und erst noch die flexibelste der ganzen Schweiz. ●

Gelesen

Text: Viktor Sturzenegger

Unglücksfälle und Verbrechen

«Ich habe Ingrid klein gemacht.» So lakonisch, wie dieser Satz klingt, so präzise erzählt der Autor über Fälle, die ihn in seiner Praxis als Strafverteidiger und Anwalt beschäftigt haben. Von Schirach gelingen in seinen kurzen Geschichten verdichtete Abbilder ganzer Schicksale, und er zeichnet sie auf, ohne allzu grosse Emotionen zu zeigen. Dennoch fühlt er mit den Menschen, die er in Zusammenhang mit Strafuntersuchungen zu verteidigen hat, vermag festzuhalten, was sie treibt und zu ihren Handlungen veranlasst hat, und dies, obschon die Lebensgeschichten, die ihm untergekommen sind, alles andere als selbstverständlich und schon gar nicht immer auf Antrieb nachvollziehbar sind.

Sei es beim alten Arzt, der seine lebenslängliche Beziehung beendet, oder bei den kleinen Gaunern, die ein vermeintlich leichtes Opfer bestehlen, auch beim «dummen» kleinen Bruder, der seinen grösseren Brüdern vor Gericht raffiniert die Köpfe aus den Schlingen zieht, oder in der Geschichte der osteuropäischen Dirne, die nach dem plötzlichen Ableben ihres Freiers unverhofft Hilfe von einem Bettler erhält und trotz katastrophalem Ausgang durch dessen Bemühungen sogar Asyl in Berlin erhält: Immer sind die Erzählungen von Schirachs gut für die eine oder andere Überraschung, und man ist am Ende einer Geschichte schon gespannt auf die nächste.

Wenn auch etwas weniger dicht als sein erster Band, ist doch auch sein zweites Buch mit Erzählungen über Schuld und damit verbundener Sühne durchaus lesenswert. Wie von Schirach es vermag, die Handlungen und Aussagen seiner Figuren und den Lauf der Welt in wenigen Worten festzuhalten, ist absolut bemerkenswert.

Sein neuestes Buch, «Der Fall Collini», ist nicht mehr nur eine Ansammlung, sondern eine einzige, in klassischer Schirach-Manier erzählte Geschichte. Ich bin gespannt auf weitere Werke dieses Autors.

Ferdinand von Schirach: Verbrechen, ISBN 978-3-492-05362-4, München 2009

Ferdinand von Schirach: Schuld, ISBN 978-3-492-05422-5, München 2010

Ferdinand von Schirach: Der Fall Collini, ISBN 978-3-492-05475-1, München 2011

Der grosse dichtende Richter ist tot

Vor Kurzem starb Herbert Rosendorfer. Meine erste Begegnung mit seinem literarischen Schaffen hatte ich dank meines damaligen Deutschlehrers Immanuel Steck, der uns Rosendorfers Bayern-Adels-Epos «Deutsche Suite» näherbrachte. Heute könnte ihn dies unter Umständen den Job kosten.

Rosendorfer hat seither meine Fantasie beflügelt, seine anarchisch, tragikomischen Geschichten haben mich über viele Jahre begleitet. Eine breitere Leserschaft anzusprechen gelang ihm schliesslich mit seinem Roman «Briefe in die chinesische Vergangenheit», worin er einen zeitreisenden alten Chinesen (wegen der Erdpräzession) 3000 Jahre später im modernen Min-Chen (München) auf Entdeckungsreise schickt. Seine Eindrücke schreibt dieser in Briefen an einen Kollegen im alten China, die er in einem Astloch «versenden» kann. In diesem Buch findet sich Rosendorfers Satire in mehrheitsfähiger Aufmachung und ist sehr ergötzlich zu lesen.

Andere Bücher, allen voran die «Deutsche Suite», fanden eher weniger Aufmerksamkeit bei einem grösseren Publikum. Vielleicht sind Rosendorfers ätzende Abbilder bayrisch selbstgenügender Monarchen und Adabeis etwas schwer verdaulich für die dem Gängigen Zugeneigte. Bayern war Ort seiner Tätigkeit am Gericht und Gegenstand vieler seiner Geschichten. Rosendorfer kehrte ihm in seinen letzten Jahren den Rücken, um sich in seiner Geburtsstadt Bozen niederzulassen, das er als Junge mit seinen Eltern wegen der Bedrohung durch Mussolinis Schergen verlassen musste.

Mit Herbert Rosendorfer ist ein eigenständiger Freigeist in die ewigen Jagdgründe der Unabhängigen gegangen.

Herbert Rosendorfer: Briefe in die chinesische Vergangenheit, ISBN 978-3-7844-3124-6, München 2007

Herbert Rosendorfer: Deutsche Suite, ISBN 3-257-20328-4, Zürich 1981

Schon bald beginnt wieder eine Zeit der gegenseitigen Geschenke, und da ist es vielleicht etwas verwegen, Rosendorfers «Deutsche Suite» mitzubringen, dann schon eher die «chinesischen Briefe». Bildbände erfreuen sich jedoch einer noch grösseren Beliebtheit.

Nicht nur schöne Bilder

Wir haben unseren Kollegen Dominique Wirz mit seinem «Shooter's Corner» in der «Rundschau» schätzen gelernt, einige haben vielleicht auch schon an einem seiner Kurse für besseres Fotografieren teilgenommen oder

einen seiner Vorträge gehört. Reisefreude und ein unersättliches Interesse am Menschen zeigt er eindrücklich in seinem Fotoband über seine Reisen in Indonesien. Wer das Inselland einmal kennengelernt hat, wird auf ewig den Eindruck grüner Reisterrassen und freundlicher Bewohner in Erinnerung behalten. Meine eigenen Erinnerungen an Java und Bali werden in diesem Buch auf unterhaltsame Weise durch Dominiques Schilderungen seiner Reisen mit verschiedenen Reisepartnerinnen und -partnern ergänzt. Natürlich hat er das Land intensiver und sportlicher erkundet, als ich dies je hätte tun können, und ist mit Velo und zu Fuss in entlegenste Winkel der tropischen Wälder und auf höchste Gipfel vulkanischer Berge geklettert.

Was mich fasziniert, ist die Tatsache, dass Dominique der indonesischen Sprache mächtig ist und sich somit einen viel intensiveren Zugang zu den Menschen eröffnen konnte. Polizisten bieten ihm einen Rastplatz auf einer Pritsche im Polizeiposten an, lärmende Kinder zeigen plötzlich Respekt und Anstand, und ein aufdringlicher Kunsthandwerk-Verkäufer vergisst, dass er eigentlich etwas verkaufen will, und lädt ihn zu sich nach Hause ein.

In seinen historischen und geografischen Schilderungen bleibt er abwechslungsreich und flicht immer eigene Erfahrungen ein. In seinen kursiv abgesetzten Abenteuer-Schilderungen wird es jedoch wirklich hautnah. Den Lesenden fließt förmlich das immer feuchte Klima des tropischen Regenwalds in den Kragen, und man leidet mit, wenn der Aufstieg zum Gunung Leuser überraschend beschwerlich wird; freut sich mit, wenn die Besteigung des Gipfels am Schluss in morgendlicher Weitsicht ein spektakuläres Schauspiel abgibt. Immer natürlich wird die Fantasie der Lesenden durch Dominiques schöne Bilder genährt.

Dominiques Art zu reisen ist nicht die gängige, er nimmt sich Zeit. Durch die Möglichkeit, mit den Menschen zu sprechen, eröffnen sich ihm tiefere Einblicke in eine fremde Welt, als sie sich normalen Touristen ergeben. Dies kann auch gefährlich sein – die Begegnung mit den Waranen auf Komodo scheint jedenfalls auch ihm Eindruck gemacht zu haben, während ihm die Exkrememente und Tatzenspuren des Sumatra-Tigers und das Fehlen einer Begegnung mit Nashörnern noch enttäuschend vorkam.

Richtig abenteuerlich ist seine Beschreibung der Expedition ins Innere des Urwalds von Kalimantan, des früheren Borneo. Durchwaten von Furten in Wasser voller Blutegel, die Qual durch Sandfliegen, das Schlagen eines Weges mit Macheten und das Verlieren der Freunde im Dschungel lassen beinahe an die von den Einwohnern gefürchteten bösen Geister des Batu Krengo glauben.

Trotzdem scheint mir dieser inhaltsreiche Bildband ein geeignetes Weihnachtsgeschenk für an Welt und Menschen interessierte Patenkinder, Gross-tanten, Erbonkel, Kind und Kegel zu sein. Vielleicht mit dem Hinweis, nicht gerade vor dem grossen Weihnachtessen Dominiques Schilderung des Totenfestes bei den Torajas zu lesen...

Das Buch kann direkt beim Autor bezogen werden, auf Wunsch mit persönlicher Widmung oder allgemeiner Signatur. Preis: 30 Franken inkl. Versand per Crewp-Post. An externe Versandadresse: plus 7 Franken.

Bestellungen am besten per E-Mail an mail@dominique-wirz.ch mit folgenden Angaben:

- *Anzahl Exemplare*
- *Widmung? Wenn ja: Eher allgemein und unpersönlich gehalten oder speziell für jemanden?*
- *Wohin versenden? Name und Adresse inkl. Crew-Post-Adresse, falls vorhanden.*
- *Evtl. Telefonnummer für Rückfragen angeben.*

Food for Nostalgia

Um bei Bildern zu bleiben: Kürzlich veröffentlichte die Reihe «Bilderwelten, Fotografien aus dem Bildarchiv der ETH-Bibliothek» ihren zweiten Band mit dem Titel «Swissair Souvenirs».

Darin finden sich zahllose Aufnahmen, die im Auftrag der Swissair für Werbe- und Archivzwecke hergestellt oder von Swissair-Mitarbeitenden in Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit gemacht wurden.

Das Spektrum reicht von Flugzeug-Aufnahmen aller Art über Darstellungen im Stil von «Berufe an der Arbeit» und Aufzeichnungen neuer Service-Abläufe bis hin zur Präsentation neuer Uniformen.

Allemaal ein gutes Futter für Nostalgikerinnen und Nostalgiker, die sich gerne an die so viel besseren, leider vergangenen Zeiten erinnern möchten. Wem das noch nicht genug ist, der kann direkt auf das Fotoarchiv der ETH-Bibliothek zugreifen: <http://ba.e-pics.ethz.ch>.

Die ETH kam nach dem Grounding über die Stiftung «Luftbild Schweiz» zu gegen 300 000 als erhaltenswert eingestuftten Bildern. Die archivarische Aufarbeitung dieser Vielzahl an Aufnahmen dauert noch bis Mitte 2013 und soll danach den Zugang zu zirka 35 000 Bildern ermöglichen. Im Moment sind es etwa die Hälfte, ausreichend für viele Stunden der visuellen Beschäftigung mit der Fliegerei in der Schweiz.

Wem das Web zu flüchtig oder zu schwer erschliessbar ist oder wem die im Netz mit einem Wasserzeichen versehenen Fotos zu entstellt sind, greife zum Buch und begnüge sich mit einem überschaubaren Querschnitt der Sammlung.

Ruedi Weidmann: Swissair Souvenirs, ISBN 978-3-85881-359-6, Zürich 2012

IFALPA AGE Committee Meeting 2012

In Johannesburg diskutierten Piloten über Sicherheitsstandards auf Flughäfen. Verzögerungswerte kamen ebenso zur Sprache wie Markierungen auf Rollwegen und Bremssysteme am Ende einer Piste.

Text: Alexander Kuhn, F/O A320

Die IFALPA (International Federation of Airline Pilot Association) hat insgesamt zwölf Air Safety Committees (ASC), die sich mit verschiedenen Themen zur Luftfahrt befassen, an Problemlösungen arbeiten, Policies erstellen oder zum Beispiel Rundbriefe zu aktuellen Themen verfassen. Eines dieser ASC ist das Bindeglied zwischen IFALPA, den Flughäfen und der ICAO. Das Aerodrome and Ground Environment (AGE) Committee hat also die primäre Aufgabe, sicherzustellen, dass sich alle Flughäfen weltweit an die Bestimmungen des ICAO Annex 14 halten, diese verbessern und Inputs an die ICAO weiterleiten.

Das diesjährige AGE Meeting fand in Johannesburg statt. Während drei Tagen waren rund 20 Personen aus 13 Airline Pilot Associations anwesend. Die meisten davon Piloten, jedoch waren auch Vertreter aus der Industrie wie der Boeing-747-8-Chefpilot Mark Feuerstein dabei. Ich möchte Euch nun einen kurzen Überblick über die interessantesten Hauptthemen geben, bevor ich einen speziellen Punkt genauer erläutern werde.

BA versus FC

Leider ist es bis heute nicht gelungen, eine einheitliche Lösung zur Beschreibung von Verzögerungswerten zu finden. Was gibt uns Piloten nun eine zuverlässige Aussage? Meldet ein Pilot nach seiner Landung mit einer King Air «BA Medium», stellt sich die Frage, ob diese Information für eine nachfolgende A340-Besatzung wertvoll ist. Meint ein finnischer Pilot mit dem Wort «slippery» dasselbe wie ein Pilot aus Südafrika? Mark Feuerstein von Boeing zeigte uns auf, wie die Zukunft aussehen könnte. Er erklärte, dass man daran arbeite, Messsensoren am Flugzeug anzubringen, die bestimmte Werte wie Gewicht, Wind und Bremskraft usw. messen und verarbeiten. Diese Daten sollen dann per Datalink an nachfolgende Flugzeuge gesendet werden, damit sie beispielsweise eine exaktere Landedistanz berechnen können. Dieses Thema wird das Committee wohl noch Jahre beschäftigen, denn eine Vereinheitlichung ist nicht in Sicht.

Des Weiteren wurde diskutiert, wie man Taxiway markings speziell für Low Visibility Operation verbessern oder wie man Ground Paintings deutlicher darstellen kann, um beispielsweise beim Eindrehen zum Standplatz eine grössere Sicherheit vor einer eventuellen Kollision mit Bodenfahrzeugen oder Gepäckanhängern zu gewährleisten. Schlussendlich brachte uns Bob Beason (Biologe und Radarspezialist, USA) auf den neusten Stand der Bird Strike Avoidance Technic. So wurde am JFK Airport in New York bereits ein System erprobt, das die Gegend im Umkreis von mehreren nautischen Meilen scannt. Einfliegende Vogelschwärme werden mit einem speziellen Radar erfasst (Höhe, Kurs, Geschwindigkeit), und die Flugbahn wird verfolgt. Anhand dessen kann ein Lotse einem an- oder abfliegenden Flugzeug eine neue Höhe oder Kursänderung geben, um einem Bird Strike schon früh genug vorbeugen zu können. Wir werden diese spannende Thematik weiterhin verfolgen und Euch auf dem Laufenden halten.

Das sind nur einige wenige Themen, die während des Meetings besprochen und analysiert wurden und wozu gegebenenfalls eine Position aus Pilotensicht entworfen wird.

Nun möchte ich auf ein Thema etwas genauer eingehen.

EMAS – Bremse und Schutz

Mir was das Kürzel EMAS unbekannt. Doch dahinter verbirgt sich eine geniale Sache. EMAS steht für Engineered Materials Arrestor System. Das System befinden sich am Ende einer Piste und bremst ein Flugzeug bei einem Runway Overrun sicher ab. Hört sich gut an – ist es auch! EMAS ist ein relativ kleines Feld aus Zementblöcken, die in den Boden eingelassen werden. Überschiesst ein Flugzeug das Pistenende, zerbrechen die Blöcke aufgrund des Flugzeuggewichts und bringen es kontrolliert und vor allem sicher zum Stehen. Eine anschliessende Evakuierung der Passagiere oder der Einsatz von Rettungsfahrzeugen wird nicht behindert, da deren Gewicht nicht ausreicht, um die Blöcke zum Brechen zu bringen. Des Weiteren lassen sich die Stärke und die Grösse des EMAS-Betts auch auf bestimmte Flugzeugtypen zuschneiden. Es ist darauf ausgelegt, ein Flugzeug mit einer Geschwindigkeit von maximal 70 Knoten abzubremsen.

Viele Pisten grosser Airports, vor allem in den USA, sind bereits mit EMAS ausgestattet:

- Boston: 04L, 15R
- New York JFK: 04R/22L
- Chicago O'Hare: 04R/22L.

In Europa sind die Enden der Pisten 33L und 33R in Madrid Barajas seit 2007 mit EMAS ausgestattet. Auf unseren LIDO-Charts stellt sich das folgendermassen dar:

Somit wäre es sinnvoll, EMAS bei einem Take-off oder Approach Briefing zu erwähnen, möglicherweise mit «EMAS at end of RWY» oder «EMAS available». Das hat einen guten Grund, denn es ist schon vorgekommen, dass Piloten, denen die Existenz eines EMAS nicht bekannt war, bei einem unvermeidlichen Runway Overrun am Ende der Piste nach links oder rechts steuerten, um mehr Abrollstrecke zu gewinnen. Der wohl bessere und sicherere Weg wäre gewesen, direkt auf das EMAS-Bett zuzusteuern.

Seit der Einführung des Systems wurden insgesamt acht Flugzeuge sicher abgebremst, darunter eine Boeing 747 und ein Airbus 320. Besonders erwähnenswert ist, dass es bei keinem dieser Vorfälle verletzte Personen oder Schäden am Flugzeug gab – lediglich Reifen mussten gewechselt werden. Es gibt mittlerweile 68 EMAS-Systeme an 45 Flughäfen (Stand Mai 2012). Das System ist sehr effizient und lobenswert, eine grössere Verbreitung wäre sicherlich erstrebenswert. ●

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 100 Jahren

Karaagac, Türkei, 16. Oktober 1912: Der erste Bombenangriff aus einem Flugzeug fand bereits 1912 im ersten Balkankrieg statt. Der bulgarische Offizier Christo Toprakchiev hatte vorgeschlagen, Granaten von einem Flugzeug aus abzuwerfen. Kapitän Simeon Petrov führte die Idee weiter. Er entwickelte mehrere Prototypen von Flugzeugen mit erhöhter Nutzlast und dazu passende, unterschiedliche Granatentypen. Am 16. Oktober warf der bulgarische Beobachter Prodan Toprakchiev zwei dieser Granaten von einem Flugzeug des Typs Albatros F2, das von Radul Milkov geflogen wurde, auf einen türkischen Bahnhof in der Nähe von Karaagac. Nach mehreren Tests entwickelte Petrov das Enddesign der Granaten mit verbesserter Aerodynamik. Diese Version wurde von den bulgarischen Fliegern während der Eroberung der Stadt Edirne im März 1913 verwendet. Später wurden Kopien der Pläne an Deutschland verkauft.

... vor 80 Jahren

Vizzola Ticino, Italien, 7. Oktober 1932: Der Ingenieur Luigi Stipa wollte den Luftstrom des Propellers in eine kegelförmige Röhre einleiten, durch die stetige Abnahme des Querschnitts verdichten und somit unter Ausnutzung des Bernoulli-Effekts die Strömungsgeschwindigkeit der Luft erhöhen. Diese wollte er dann am Ende der Röhre wieder austreten lassen, um den Schub zu erzeugen. Zusammen mit dem italienischen Militär begann man im Mai 1932 im Flugzeugwerk Caproni bei Varese nach seinen Plänen und unter seiner Leitung mit der Konstruktion und dem Bau eines Versuchsmusters. Der Rumpf war als Hohlzylinder mit einem maximalen Aussendurchmesser von 2,90 Metern und einem maximalen Innendurchmesser von 2,22 Metern ausgebildet und wurde von einem Spantengerüst aus Leichtmetall gebildet. Am 7. Oktober führte der Caproni-Testpilot Domenico Antonini den Erstflug durch. Anschliessend wurde die Maschine nach Montecelino, dem Testzentrum der Regia Aeronautica, überstellt, wo weitere Testflüge durchgeführt wurden. Dabei stellte man fest, dass die Maschine um alle Achsen extrem sta-



bil war. Ihre Landegeschwindigkeit war erstaunlich niedrig, was sich in einer extrem kurzen Landestrecke widerspiegelte. Im Endergebnis waren die Flugleistungen aber nicht besser als bei einem herkömmlichen Flugzeug, sodass die Versuche nach einer Anzahl weiterer Testflüge beendet wurden. Die Stipa-Caproni hatte grossen Einfluss auf die später entwickelten Strahltriebwerke, die die Entwicklung zum reinen Düsenflugzeug in Italien einleiteten.

... vor 60 Jahren

London, England, 31. Dezember 1952: David Leans Film «The Sound Barrier» wird zum ersten Mal einem breiten Publikum vorgestellt. Der bekannte Regisseur («Die Brücke am Kwai», «Lawrence von Arabien» und «Doktor Schiwago») erzählt die Geschichte des visionären Flugzeugbauers John Ridgefield, der sich in den Kopf gesetzt hat, die Schallmauer zu durchbrechen. Dafür ist ihm kein Opfer zu hoch – weder der Tod seines Sohnes noch der seines Schwiegersohnes. Seine Tochter Susan jedoch wendet sich vollkommen von ihm ab. Ebendiese Beziehung steht von Beginn an im Mittelpunkt des Films. Susan bewundert ihren Vater für das, was er erreicht hat, verachtet ihn jedoch gleichzeitig wegen seiner scheinbaren Kälte, seiner Besessenheit und die Gleichgültigkeit den menschlichen Opfern gegenüber. Sie versteht seine Motivation nicht. Erst als der Vater ihr mit ungelassenen Worten klarmachen kann, dass es ihm ausschliesslich um die Umsetzung seiner Visionen geht, beginnt sie ihn zu verstehen. «The Sound Barrier» ist ein Meisterstück des subjektivierten Erzählens. Regelmässig wird die Perspektive der Heldin (Ann Todd) eingenommen. Immer wieder macht sich die Kamera ihren Blickwinkel zu eigen – beim Start der Düsenmaschine, mit der sie und ihr Mann nach Kairo fliegen, und ebenso nach seinem Tod, als ihr Vater seine letzten Funksprüche abhört.

... vor 40 Jahren

Moskau, UdSSR, 23. Dezember 1972: Andrei Nikolajewitsch Tupolew stirbt im Alter von 84 Jahren. Die Buchstaben seines Namens ANT und TU sind als Typenbezeichnungen an vielen russischen Flugzeugen zu finden. Dies schon seit 1922, als der Sohn eines Notars am Zentralen Institut für Aerodynamik das erste Flugzeug-Konstruktionsbüro der Sowjetunion eröffnete. Der erfolgreiche Planer, der 1923 mit dem Sport-Eindecker ANT-1 begann, zwei Jahre später das erste sowjetische Ganzmetallflugzeug ANT-2 konstruierte und dann Jäger (ANT-3) und Bomber (ANT-4) entwarf, blieb dennoch von Stalins grosser Säuberung nicht verschont. Als seine achtmotorige «Maxim Gorki»

beim ersten öffentlichen Probeflug 1934 abstürzte und eine unbekannte Zahl Ehrengäste ums Leben kamen, wurde er verhaftet. Tupolew blieb auch im Gefängnis konstruktiv. Er zeichnete hinter Gittern den Sturzkampfbomber TU-2 und wurde 1942 rehabilitiert. Der dreifache Held der sozialistischen Arbeit, der in 50 Jahren mehr als hundert Flugzeugmuster fertigte, erlebte noch im Herbst 1971 den Erstflug des von seinem Sohn Alexej entworfenen Überschall-Passagierjets TU-144.

... vor 30 Jahren

Seattle, USA, 5. Oktober 1982: Erstflug des wunderbaren Verkehrsflugzeugs Boeing 747-300. Es hat eine Reichweite von rund 13400 Kilometern. Seine Ausmasse entsprechen dabei etwa denen einer B-747-200, allerdings besitzt die 300er-Ausführung ein verlängertes Oberdeck. Als Triebwerke für die Maschine wurden meist Pratt & Whitney JT9D-7R4 eingesetzt. Hierdurch konnte der Verbrauch an Treibstoff im Vergleich zur vorherigen Baureihe wesentlich verringert werden. Das grössere Oberdeck verbesserte zudem die Aerodynamik des Fliegers, wodurch sich auch die maximale Reisegeschwindigkeit erhöhte. Diese betrug 0,86 Mach. Den Erstflug absolvierte das Flugzeug im Herbst 1982 ohne Probleme. Der erste kommerzielle Kunde für die B-747-300 war die Fluggesellschaft Swissair, die diese Maschine des amerikanischen Herstellers Boeing ab März 1983 im regulären Flugbetrieb einsetzte. Insgesamt wurden 81 Exemplare des Flugzeugs hergestellt. Die letzte Boeing 747-300 wurde im Oktober 1988 an die Fluglinie Japan Asia Airways ausgeliefert. Neben der reinen Passagiervariante baute Boeing im Lauf der Zeit auch eine Kombi-Maschine, die als Passagier- oder Frachtflugzeug eingesetzt werden konnte. Erster Kunde dieser neuen Ausführung war erneut die Swissair. Insgesamt stellte Boeing von diesem Modell 21 Exemplare her. Die letzte Maschine dieser Art wurde am 25. September 1990 an die belgische Fluggesellschaft Sabena ausgeliefert. ●

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Darwin Airline, die mit der Übernahme eines Teils der Baboo-Operationen in Genf auf eine Flotte von acht Flugzeugen angewachsen ist, kämpft speziell auf den Strecken nach Genua und Luxembourg mit einer Entwicklung des Fluggeschäfts, das rund zehn Prozent unter den Erwartungen liegt. Darwin hat schon im September die beiden Bombardier Dash8-Q400 an den Vermieter zurückgegeben und fliegt zurzeit nur noch mit Saab 2000.

Als erstes Flugzeug der bestehenden **Swiss**-Flotte, das nicht bereits im neuen Design ausgeliefert wurde, hat die Avro RJ100 HB-IXX bei Air Livery in Norwich UK offiziell das neue Swiss-Erscheinungsbild ohne Würfel-Logo erhalten. Im Unterschied zu den A320 und A330 blieb dabei die Grösse der Swiss-Titel nahezu unverändert; die Aufschrift nimmt weiterhin den angestammten Raum oberhalb des Fensterbands zwischen Tür und Flügelansatz ein, sodass das Redesign praktisch kaum auffällt.

World News...

Some numbers and facts, **just for fun**:

- So far only 5 per cent of the world population have ever been on an airplane...
- The airline industry has currently made net losses of 25 billion Euro since 1940...
- For the operator the average profit per seat on a 1 hour flight today is 1,75 Euro...
- In 1940 to fly from London to New York cost 1 year salary and today it costs the wage of working only two days...
- The average age of a commercial aircraft is 19 years ...
- Tom Stuker is the world's most frequent flyer: he has travelled over 10 millions miles...
- There are 14000 commercial flights and 3 million people in the air at any one time...

Boeing stellte den aktuellen «Current Market Outlook» vor, der für die kommenden 20 Jahre die Auslieferung von 34000 neuen Flugzeugen im Gesamtwert von 4,5 Billionen US-Dollar und damit eine Verdoppelung der weltwei-

ten Flotte erwartet. Standard-Rumpfflugzeuge (single aisle) werden Boeing zufolge mit 23240 Exemplaren das Gros der Auslieferungen stellen, gefolgt von Widebody-Jets (twin aisle) mit 7950 Exemplaren, Regionaljets mit 2020 Flugzeugen und Jumbos (large) mit 790 Exemplaren.

Chinese airframer **Comac** is firming plans to manufacture an indigenous widebody aircraft and has tentatively scheduled for it to be rolled out around 2025. Construction of the widebody facility at Shanghai's Pudong airport will begin only after the C919 programme is completed to meet the 2014 first flight target for the narrowbody. The backlog for the C919 was bolstered with a 50 aircraft order from CCB Financial Leasing, bringing Comac's total order book for the narrowbody to 330.

Bombardier admits that the maiden flight of the CSeries twinjet could slip into the first quarter of next year, but the airframer is expecting to receive the wing set for its initial flying prototype in November. The manufacturer, which is nearing completion of its static test CSeries airframe, has been trying to keep the programme on track for first flight by the end of this year. Bombardier executives have repeatedly said the entry into service date, scheduled for the end of 2013, is still actual and more meaningful for customers.

Le géant européen de l'aéronautique et de défense **EADS** a annoncé qu'il relevait ses prévisions financières après des résultats en forte hausse au deuxième trimestre, mais ses performances sont assombries par un nouveau retard sur le programme de l'Airbus A350. L'A350 XWB (Xtra wide body) est la nouvelle famille de gros-porteurs de moyenne capacité d'Airbus. EADS a précisé dans un communiqué que la mise en service de ce futur long-courrier est désormais prévue au second semestre 2014, soit un nouveau retard constaté de trois mois environ. Le programme accusait déjà six mois de retard. Le démarrage de l'assemblage était initialement prévu pour fin 2011, mais il avait été retardé en raison de problèmes avec des sous-traitants. Le déroulement du programme reste délicat compte tenu de l'utilisation du composite en grande quantité, un défi industriel pour les constructeurs aéronautiques. Il doit concurrencer le Boeing 787 Dreamliner et le B-777. Les différentes parties du fuselage sont construites à Saint-Nazaire, puis livrées par Airbus A300-600ST Beluga à Toulouse pour assemblage final.

Airbus hat bekanntgegeben, dass er die Produktion von Flugzeugen der A320-Familie in den Vereinigten Staaten aufnehmen will. Die Flugzeuge sollen dort aber nicht nur gefertigt, sondern auch ausgeliefert werden. Die

Endmontage im Brookley Aeroplex in Mobile, Alabama, wird die erste des Unternehmens in den USA sein. In dem Werk, dessen Bau im Sommer 2012 aufgenommen wurde, sollen voraussichtlich ab 2015 A319, A320 und A321 endmontiert werden. Auslieferungen vom Werk in Mobile sollen dann ab 2016 erfolgen. Airbus betritt im Übrigen in Mobile kein unbekanntes Terrain. Der Hersteller unterhält dort ein Engineering Center, das sich ebenfalls im Brookley Aeroplex befindet und mehr als 200 Ingenieure sowie unterstützende Mitarbeiter beschäftigt.

Crash News...

A senior executive of grounded carrier **Yak Service** has been charged by Russian investigators who allege that the pilots of a Yakolev Yak-42 that crashed on take-off last year had been illegally operating the aircraft. Inquiries into the accident determined that inadvertent braking by the crew meant the aircraft failed to rotate, and it overran before breaking up. It says the crew had no right to be operating the aircraft. One of the pilots has been put in command on the basis of falsified documents while the other had not completed required training on the aircraft. The investigative committee alleges that the senior executive knew that the pilots were inadequately qualified to operate the aircraft, but nevertheless allowed the flight, which was transporting the hockey team Lokomotiv Yaroslav, to go ahead. All but one of the 45 occupants were killed during the crash. In a separate case, the Russian investigators have also determined that both pilots of an Antonov An28 operated by **Petropavlosk-Kamchatsky Air Enterprise** were intoxicated by alcohol before the aircraft crashed in the country's Far East. The captain's blood-alcohol level was 0,92 per cent, corresponding to «mild intoxication» by Russian standards, while the first officer's higher measure of 2,03 per cent was the equivalent of an «average level of drunkenness». Alcoholic intoxication of crews members has featured in previous accidents in Russia, including the fatal loss of an Aeroflot-Nord Boeing 737 during approach to Perm in September 2008.

Indonesian investigators have opened an inquiry after pilots from local carrier **Sriwijaya Air** landed at the wrong destination. The captain and the first officer of the aircraft have been grounded in the wake of the incident. The Boeing 737 had been operating the service to Minangkabau airport in western Sumatra, but the aircraft touched down instead at Padang's Tabing airport, long closed to commercial flights and used only by the air force. While

the two airports are located some 14 kilometres apart, they share a close resemblance. Both have a single runway located to, and only a few hundred metres from the coastline with similar orientation. The event occurred in daylight, while meteorological data pointed to good visibility and weather conditions at the time. The incident echoes an event in September 2005, when two pilots were grounded after landing a Wings Air MD-80 at Tabing, two months after commercial traffic was transferred to the new Minangkapa airport. There have been several instances of erroneous approaches to closely located airports but few as notable as that involving a Northwest Airlines McDonnell Douglas DC-10 which, in September 2005, landed at Brussels instead of Frankfurt.

Short News ...

Phillipines Airlines bestellte 34 Airbus 321ceo (classic), zehn A321neo und zehn A330-300. Nachdem die San-Miguel-Gruppe (bekannt für Bier) Anfang des Jahres mit 49 Prozent bei PAL eingestiegen ist, steht frisches Geld zur Verfügung.

Beim Staatsbesuch von Frau Merkel in Peking gab es noch einen neuen Airbus-Auftrag der Chinesen. **Die Leasinggesellschaft ICBC** (Industrial and Commercial Bank of China) bestellte weitere 50 Flugzeuge der A320-Familie, und zwar 30 A320ceo sowie 20 A320neo. ICBC hatte schon vorher 42 A320/321 bestellt. Es ist der erste neo-Auftrag aus der Volksrepublik.

Boeing bestätigte eine Bestellung der **Air China** über fünf B-747-8I zur Lieferung ab 2014.

Aeromexico bestellte gleich 90 B-737MAX-8 und noch zehn B-787-9 dazu.

Als erste Airline scheint Silkair von der A320-Serie zur B-737 zurückzuwechseln. Die Singapore Airlines-Tochter schloss einen Vorvertrag über insgesamt 68 B-737, 23 B-737-800, 31 B-737MX-8 plus 14 Optionen ab. Aktuell fliegt Silkair mit 22 A319/320.

Qantas ist wie eigentlich immer in der Krise und hat ihre drei B-787-9 storniert. Gleichzeitig wurden aber die 50 Optionen und Kaufrechte um zwei Jahre vorgezogen, sodass man ab 2016 dann doch den verlängerten Dreamliner übernehmen könnte. Aber erst einmal gibt es jede Menge Anzahlungsdollars von Boeing zurück, um die Qantas-Kasse aufzufüllen.

Alitalia stellt im November ihre letzten zehn McDonnell Douglas MD-80 ausser Dienst. Schon in den letzten Wochen waren einige Maschinen nach Tulepo in Mississippi geflogen, wo sie ausgeschlachtet werden. SAS betreibt immer noch 23 MD-80.

Norwegian gab bekannt, dass ihre neuen Boeing 787 in Bangkok stationiert und mit asiatischen Kabinenbesatzungen fliegen werden. Die Cockpit Crews werden von Agenturen gemietet – auch für die Linie Oslo–New York.

Am 26. Juli platzte die **OLT Express**-Poland-Blase. Sämtliche ATR-Flüge wurden am Vormittag eingestellt, die Linienflüge mit den Airbussen endeten am Abend. Dabei waren vier Swiftair (Spain) und eine von West Air (Sweden) gemietete ATR-72 gerade erst kurz vorher beschafft worden. Zwei ATR-42 gab es auch. Die Charterflüge liefen noch bis zum 30. Juli weiter. Am 31. Juli war dann auch damit Schluss, und es wurden alle neun A320 und zwei A319 von den Eigentümern heimgeholt. Der Geldgeber im Hintergrund, die Amber-Gold-Gruppe, stellte ihren Geschäftsbetrieb am 13. August ein. Schon vorher stand das Unternehmen in der Presse in der Kritik, da es sich angeblich um ein Schneeballsystem handelt. Die Firma bot Anlegern hohe Verzinsungen ihrer Gelder, die angeblich durch echtes Gold abgesichert waren. Amber Gold liess verlauten, dass man irgendwann die rund 24 Millionen Dollar zurückzahlen werde, die man seinen knapp 50000 Kunden schuldet.

Windjet, die Low Cost Airline aus Sizilien, stellte am 11. August den Betrieb ein, nachdem sich die Alitalia zuvor entschieden hatte, doch nicht einzusteigen. Die Windjet-Flotte aus fünf A319 und sieben A320 wurde sofort von den Leasinggesellschaften zu den üblichen Zielen wie Dublin und Malta ausgeflogen. Zwei recht alte A320 wurden bereits Ende August zum Verschrotten in den USA verkauft. ●

Shooter's Corner

Menschen im besten Licht

Da Personen häufig fotografierte Motive sind, möchte ich eine dritte und vorläufig letzte Folge der Porträtfotografie widmen. Klar, jeder möchte seine Liebsten im besten Licht fotografieren. Ich stelle jedoch fest, dass die wenigsten wissen, worauf sie dabei achten müssen, und entsprechend enttäuschend sind die Resultate, die sie hervorbringen. Folgende Tipps sollen etwas Licht ins Dunkel bringen.

Text: Dominique Wirz

Weiches Licht an einem bewölkten Tag oder im Schatten eines Hauses ist ideal, um Menschen zu porträtieren. Die Gesichtszüge werden dadurch sehr natürlich und ohne störende Schatten dargestellt. Direktes Sonnenlicht hingegen blendet die fotografierte Person oft und führt zu unruhigen, schweren Schatten, die ausserdem die Verständlichkeit des Bildes herabsetzen. Durch Aufhellung von schweren Schatten mit einem sanften Aufhellblitz (siehe unten) oder einem Aufheller in Form eines weissen Kartons, Tuchs oder Reflektors lassen sich unschöne Schatten teilweise beseitigen. Doch Vorsicht: Vermeiden Sie ein Zuviel an Kontrastreduktion, die zu einer flachen und langweiligen Bildwirkung führen könnte.

Mit Gegenlicht zu spannenden Porträts

Besonders spannend ist eine Porträtaufnahme im Gegenlicht. Das Gesicht bleibt dabei relativ dunkel, während sich um das Motiv ein heller Lichtkranz bildet. Dieser hohe Kontrast zwischen Motiv und Hintergrund macht genau den besonderen Reiz des Gegenlichts aus. In den Haaren, an den Schulter- und Armpartien scheint das Licht die Person regelrecht zu umarmen. Je nach Härte und Helligkeit der Lichtquelle fallen einzelne Lichtstrahlen nach vorne oder lassen ein Modell teilweise mit dem Hintergrund verschwimmen. Das Bild bekommt dadurch eine leuchtende, dynamische bis hin zu einer leichten, fast schwebenden Wirkung. Darüber hinaus entstehen keine störenden Schatten im Gesicht. Damit bietet sich eine Gegenlichtführung besonders bei Outdoor-Porträts im direkten Gegenlicht an. Die Person wird nicht von der Sonne geblendet und der Gesichtsausdruck ist entsprechend entspannt. Allerdings sind bei Gegenlicht hohe Kontraste zu bewältigen. Bei einem korrekt belichteten Gesicht «frisst» meist der Hintergrund aus, während bei rich-

tig belichtetem Hintergrund die Person nur noch als Silhouette auf dem Foto zu erkennen ist. Erstere Variante ist dabei sicher eher zu empfehlen. Messen Sie dazu das Gesicht mittels Spotmessung an. Durch einen engen Bildausschnitt, der vielleicht noch einen leichten Lichtschein in den Haaren einfängt, können Sie zudem die überstrahlten Bildflächen beschneiden. Manchmal gelingt es auch, einen dunklen Hintergrund eines Gebäudeschattens oder Ähnliches einzubeziehen, zum Beispiel, wenn die Sonne leicht erhöht hinter dem Motiv steht – perfekt, um den Lichtsaum in den Haaren leuchten zu lassen. Eine weitere Möglichkeit für ein Gegenlicht-Porträt besteht darin, den Kontrast zwischen Hintergrund und Motiv zu reduzieren, indem Sie das Gesicht gezielt aufhellen. Dies gelingt Ihnen mittels eines faltbaren Aufhellers (weisse Fläche), den Sie seitlich oder unterhalb der Kamera schräg auf das Modell richten, oder durch einen passend geregelten Aufhellblitz (siehe unten).

Menschenfotos bei wenig Licht

Es gibt häufig Situationen, da reicht das Umgebungslicht kaum mehr für ein scharfes Foto. Wir haben nun die Möglichkeit, die ISO-Zahl der Kamera zu erhöhen, allerdings wird dabei je nach Grösse des Kamerasensors schnell ein Bildrauschen sichtbar. Trotzdem sind solche Fotos meist stimmungsvoller, als wenn wir einen Blitz als Hauptlichtquelle einsetzen würden («absaufender Hintergrund»). Bei knappem Licht können wir ausserdem ein Weitwinkelobjektiv einsetzen, um die Bewegungsunschärfe und die Verwacklungsgefahr zu verringern. Letztere lässt sich natürlich auch mit einem Anti-Schüttelmechanismus oder einem Stativ reduzieren.

Aufhellen

Natürlich können wir zusätzlich einen Blitz einsetzen. Ich achte dabei jedoch sehr darauf, die Lichtstimmung der Situation nicht zu zerstören. Das heisst, ich stelle die Belichtung so ein, dass das Umgebungslicht etwa eine Blende zu dunkel ist. Den Blitz regle ich dann ebenfalls leicht herunter (z.B. – 2/3), um ihn nicht zu dominant werden zu lassen. Dabei passe ich die Lichtfarbe des Blitzes mit aufgesetzten Farbfiltern häufig dem Umgebungslicht an. Bei Glühlampenlicht oder am Lagerfeuer beispielsweise mittels der gelb-orangen Folie. Der Effekt ist dann gelungen, wenn der Blitz auf dem Bild fast nicht bemerkt wird.

Externe Blitzgeräte bieten uns zusätzlich einen enormen, kreativen Spielraum. Einerseits kann deren Kopf meist geschwenkt werden, um indirekt

zum Beispiel über die helle Decke oder Wand zu blitzen. Andererseits können sie auch entfesselt eingesetzt werden, das heisst mit Kabel oder Fernsteuerung (Master-Slave-Funktion). Sie werden staunen, welche Unterschiede das im Vergleich zum gängigen frontalen Anblitzen ausmacht!

Blitz als Hauptlicht

Ist der Blitz die alleinige Lichtquelle, so setze ich ihn womöglich immer indirekt oder entfesselt – das heisst Blitz von der Kamera abgenommen – ein. Beim ferngesteuerten Blitzen habe ich dann schon zwei Lichtquellen, nämlich den eingebauten Blitz der Kamera und den entfesselten Blitz, den man irgendwo hinlegen oder auf ein Stativ schrauben kann. Die Stärke der einzelnen Blitze lässt sich an der Kamera regeln. Ich lasse meist den seitlichen Blitz als Hauptlicht ohne Korrektur, während ich den Kamerablitz etwa mit -2 Blenden hinunterregle, sodass er immerhin noch die Schatten des seitlichen Lichtes aufzuhellen vermag.

Beim Fotografieren mit Blitzen sollten wir ausserdem Folgendes vermeiden:

- Rote Augen: Nicht direkt in die Kamera schauen oder seitlich bzw. indirekt blitzen. Oder das Umgebungslicht erhöhen bzw. vorblitzen, damit die Pupillen kleiner werden.
- Unschöne Schlagschatten auf hellen Wänden: Lieber dunkle oder weiter entfernte Hintergründe wählen bzw. indirekt oder entfesselt blitzen.
- Reflektierende Flächen (Fenster, Brillen, Spiegel, lackierte Möbel). Erinnerung an die Physik: Lichteinfallswinkel gleich -ausfallswinkel.

Der gezielte Einsatz von Blitzgeräten ist nicht so einfach und erfordert etwas Übung. Experimentieren Sie! Je nachdem kann auch ein Blitzkurs (siehe Kasten) sinnvoll sein. Falls Sie noch kein externes Blitzgerät haben, kann ich Ihnen ein solches nur empfehlen. Richtig eingesetzt, sind Blitzgeräte nämlich ein unverzichtbares Hilfsmittel. Sie erweitern unseren fotografischen Spielraum wesentlich und unterstützen uns im Bestreben, unsere fotografierten Personen im besten Licht zu zeigen. ●

Menschen fotografieren und Blitzfotografie!

Mehr zum Thema «Menschen fotografieren» erfahren Sie in den Kursen «Reisefotografie». Im neu entwickelten separaten Kurs «Blitzfotografie» lernen Sie ausserdem alles über den gekonnten Einsatz eines Blitzgeräts ... damit auch Ihnen ein Licht aufgeht!

- **Reisefotografie** – für Anfänger und Fortgeschrittene:
Sa und/oder So, 2./3. März 2013, Winterthur.
- **Blitzfotografie** – für clevere und helle Köpfe:
Sa oder So, Winterthur, jetzt vormerken!
- **Kreative Bildgestaltung** – auf zu neuen Horizonten:
Sa oder So, Winterthur, jetzt vormerken!

Weitere Kurse und 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 weitere Termine festgelegt.

Das kreative Weihnachtsgeschenk

Schenken Sie doch mal etwas anderes. Warum nicht einmal den Anstoss für ein kreatives Hobby schenken? Sie ahnen nicht, welche Folgen das haben könnte. Wir versenden originell aufgemachte Gutscheine mit einem Postkarten-Set in einem schönen Kuvert. Sie entscheiden selbst, ob Sie einen ganzen Kurs oder einen Teilbetrag schenken wollen. Bestellung auf fotowerkstatt-kreativ.ch.

In Erinnerung

Andreas (Andi) Wendel

† 22. September 2012

Andi wurde am 23. März 1966 geboren. Zusammen mit seiner Schwester wuchs er in einer Musikerfamilie in Bassersdorf auf. Nach dem Besuch der Grundschulen absolvierte er das Gymnasium, um anschliessend während drei Jahren am Romanischen Seminar der Universität Zürich Französisch bis zur Akzessprüfung zu studieren.

Bereits im Grundschulalter faszinierte Andi die Fliegerei. So baute er damals zum Beispiel einen Kinderwagen zu einer Führerkabine eines Flugzeugs um, versehen mit Flügeln aus Brettern und sechs Windradmotoren. Spätestens als Andi mit diesem knapp vier Meter Spannweite aufweisenden Gefährt die Quartierstrasse herabrollte, konnten auch die Nachbarn erkennen, welches berufliche Ziel er anstrebte.

Noch während seiner Studienzzeit begann Andi seine fliegerische Laufbahn als Seasonal Flight Attendant bei der Swissair. Nach positiver Selektion im Frühjahr 1993 absolvierte er die Ausbildung zum First Officer bei der Crossair. Im Frühling 1995 wechselte er zur TEA Switzerland und schulte auf die Boeing 737 um. Nachdem bekannt wurde, dass TEA Switzerland in easyJet Switzerland überführt würde, entschied sich Andi im Frühling 1999, eine Anstellung bei der Edelweiss Air anzunehmen. Es folgte die Umschulung auf den Airbus 320 und bereits zwei Jahre später die Beförderung zum Captain. Nachdem Edelweiss Air ihr Angebot auf Langstreckenflüge ausweitete, durchlief Andi bald darauf erfolgreich die Umschulung auf den Airbus 330.

Nebenberuflich engagierte sich Andi über Jahre als Ausbildner mit eigenem Prop-Flugsimulator, als Safety-Pilot und Simulator-Instruktor auf Airbus 320 und 330 einerseits und als verantwortungsbewusstes Mitglied in verschiedenen Pilotenorganisationen andererseits.

Als Gründungsmitglied des Edelweiss-Pilotenverbands, der Edelweiss Cockpit Association (ECA) und als deren Präsident der letzten sechs Jahre setzte sich Andi konsequent für die Anliegen der Piloten ein. Während seiner Präsidialzeit konnte sich die ECA als Sozialpartner etablieren, und im Jahr 2010 unterzeichnete Andi den ersten Gesamtarbeitsvertrag der Edelweiss-Piloten.

Parallel zu seinem Engagement in der ECA investierte Andi viel Zeit als langjähriges Mitglied des IFALPA Committee Human Performance (HUPER), das auf internationaler Ebene die Beziehung Mensch/Maschine betreut.

Das Führen eines Linienflugzeugs war sein Beruf, die Privatfliegerei im Südosten der USA seine Passion. In Florida gibt es wohl keinen Airstrip, den er mit seiner Connie III, einer Cessna 172K mit Jahrgang 1968, nicht angefliegen hat.

Obwohl am Boden festgezurr, wurde seine Connie diesen Sommer durch einen tropischen Sturm komplett zerstört. Als Ersatz wählte Andi eine jüngere Cessna 172S, die es noch vor dem Wintereinbruch aus der Gegend um Denver nach Florida zu überfliegen galt. Mitte September dieses Jahres machte sich Andi auf den Weg, sein neues Flugzeug in mehreren Etappen entlang der Rocky Mountains und quer durch den Süden Amerikas nach Florida zu fliegen. Während der letzten Etappe, nur wenige Flugminuten vom Zielort entfernt, ereignete sich dann das noch immer unfassbare Unglück. Das Flugzeug streifte Bäume, kollidierte mit dem angrenzenden Gelände und brannte aus. Der Unfall war nicht überlebbar. Andi verstarb am 22. September 2012 in seinem 47. Altersjahr.

Andi war ein besonderer Mensch. Dank seinen vielschichtigen Tätigkeiten und seiner aufmerksamen, hilfsbereiten und grosszügigen Art hatte Andi weltweit unzählige Freunde und Bekannte. Entsprechend erreichten seine Eltern und mich sehr viele Kondolenzschreiben, aus denen die folgenden Beschreibungen stammen und Andi nicht treffender beschreiben könnten. „Andy’s infectious good humour and dedication to the work of the Federation“ – „He was always full of fun and joy and caring for his peers“ – „Andy was one of the rare persons who never lost his humour and warmth, always caring for others and reminding me that there are other important things in life too“ – „We will miss his warmth, humour and infectious smile“ – „Andy was competent, cheerful and living“ – „He was an angel“ – „His sincere contact with everyone he met“ – „His eyes always sparkled when talking about flying. He was always full of joy and enthusiasm“ – „He always talked to us with big smile and humour“ – „He approaches you as another colleague, trying to make you feel comfortable and offering his help in anything“ – „He was always so cheerful especially when talking about flying“ – „I do miss him, and his kindness and the way of him taking other people in consideration“ – „You can see his love for the profession“ – „He was always helpful, warm and funny, he was a truly great guy!“

Filmmacher Andy Rüesch hat Ausschnitte der Aufnahmen zum Film «Welcome to Tampa», der für die Lancierung der neusten Langstrecken-Destination der Edelweiss Air gedreht wurde und an dem Andi tatkräftig mitwirkte, zu einem «Tribute to Andi Wendel» zusammengeschnitten. Eindrückliche

Bilder und stimmungsvolle Musik, die jedem, der Andi kannte, tief unter die Haut gehen (<https://www.youtube.com/watch?v=yMl182yzzq4>).

*Andi, Du hinterlässt eine grosse Lücke. Wir alle vermissen Dich!
We will never forget your smile.*

Jürg Signer, Freund, Pilotenkollege und Mitglied des Vorstands der ECA ●

Gedanken eines Fliegenden

«Max Havelaar»-Flüge

Text: Peter Tilly

Fluggesellschaften können von Krankenkassen viel lernen. Die Gesundheitsinstitute haben es dank geschicktem Lobbying und Marketing so weit gebracht, dass ein Jubelschrei durch den Blätterwald geht, wenn die Prämien für einmal nur im einstelligen Bereich steigen. Farbige Prospekte werden versandt, und frohlockend wird verkündet, dass der Prämienanstieg um einige Promille tiefer ausfallen könnte, wenn der Versicherte sich für ein Jahr verpflichten würde, bis und mit Herzimplantation alles selber zu berappen.

Das ist ein Geschäftsmodell, das floriert, und zwar so gut, dass den Verantwortlichen ein gewisser Hang zum Übermut nicht abgesprochen werden kann. Das führte 2011 dazu, dass einige Räte der Verwaltung einer Krankenkasse die Aktien so «boschig» bewertet haben, damit es ihnen und ihrem Portfolio zugute kam. Dies führte für die Betroffenen zu einem Berufsverbot und ermöglicht mir einen wunderschönen Übergang zur Fliegerei.

Was wäre, wenn wir als Airline so funktionieren würden wie eine Krankenkasse? Wir bräuchten einen eigenen Bundesrat, der Jahr für Jahr den Schwarzen Peter spielt, und zahlreiche Lobbyisten, die Erste-Klasse-Tickets in der Wandelhalle verteilen. Wir könnten jedes Jahr die Preise erhöhen und kundenfreundliche Franchisen anbieten, bei denen der Passagier ein paar Prozente Ermässigung erhält, wenn er das Kerosin selber mitbringt, oder ein paar halbe Prozente Reduktion, wenn er beim «Local Frost Removal» Hand anlegt. Passagiere ohne Zusatzversicherung (Economy) müssten beim Push-Back helfen und würden damit dazu beitragen, dass die CO²-Bilanz und die Kosten signifikant gesenkt würden. Sobald eine «Winter-OPS» am freigelegten Flügel durchgeführt würde, käme der Taxpunkte-Zähler ins Rotieren, und bei mehr als 20 Knoten Seitenwind müsste zwingend der Oberarztzuschlag abgerechnet werden. Pro umflogene Gewitterzelle landete eine definierte Taxpunktmenge auf der Guthabenseite, und bei Rückenwindlandungen gäbe es noch ein paar extra dazu. Passagieren, die zum ersten Mal fliegen, wird die Erstkonsultation in Rechnung gestellt und die konsumierten Champagner der Vielflieger könnten unter «Medikamentenkosten» abgerechnet werden. Sind mehr als 50 Prozent der Passagiere zusatzversichert, müsste zwingend der Kapitän landen. Das würde in der Regel nicht zu besseren Ergebnissen führen, was die Gemeinsamkeiten zur Medizin noch einmal deutlich aufzeigt.

Doch damit wir so weit kommen, brauchen wir ganz hurtig ein paar Hurtis mehr in Bern, und das scheint mir auf die Schnelle so nicht durchführbar.

Darum braucht es noch andere Ansätze, und zwar gute. Mehr Erfahrung mit tiefen Margen und Ausbeutung hat das Bananengewerbe. Damit ich als Konsument ohne schlechtes Gewissen Gallonen von Kaffee trinken und reife Bananen zwischen den Pilotensitz und meinen Hintern legen kann, haben 1992 ein paar Basler die «Max Havelaar»-Stiftung für fairen Handel gegründet. Diese ist benannt nach einem niederländischen Roman aus dem Jahr 1860. Fairer Handel ist wichtig für Produkte, die selbstverständlich konsumiert werden, fernab vom wahren Preis über den Ladentisch gehen, wobei niemand bereit ist, die Produzenten marktgerecht zu entschädigen. Mit anderen Worten: Es braucht «Max Havelaar»-Flüge! Fluggesellschaften sind die Kleinbauern der Dienstleistungsgesellschaft, die die Wirtschaft am Leben halten und dafür sorgen, dass Mensch und Maschine pünktlich, sicher und so politisch fluglärmkorrekt wie möglich ans Ziel kommen. Fluggesellschaften sind den Regulatoren, Gebühreneintreibern und dem OPEC-Bazar schutzlos ausgeliefert und produzieren dennoch sicherheitsbewusst, freundlich und zuverlässig. Deutlicher kann man es nicht sagen: Fluggesellschaften brauchen den Schutz, den andere schon haben.

Etwas Ähnliches wie ein «Max Havelaar»-Label würde vielleicht etwas helfen, doch nach über 20 Jahren in diesem Geschäft glaube ich ehrlich gesagt nicht daran, dass irgendein Passagier einen Extra-Rappen für fairen Flugverkehr aufwirft. Darum scheint mir die andere Variante durchführbarer: Wir brauchen superhurtig mehr Super-Hurtis in Bern! ●