



RUNDSCHAU

3 | 2014

SWISS ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



AEROPERS

VICTORY

CONFIDENCE

SUPPORT

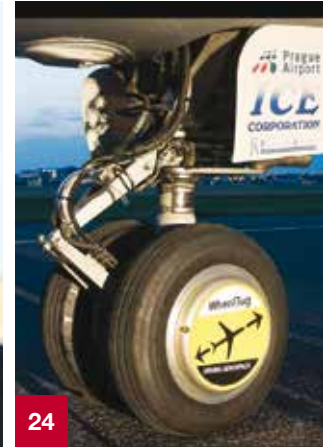
GOAL

UNION

GOOD

Safety under Pressure • Moralischer Bankrott • How Pilots Live • Wenn Angebot und Nachfrage keine Rolle spielen • Mit neuen Technologien Treibstoff sparen

Inhalt



- 3 The President's Voice**
Der neu gewählte Präsident Rolf Odermatt über echt gelebte Swissness in einer Innerschweizer Traditionsunternehmung.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Safety under Pressure**
The Swiss management is trying to achieve their business goals by using the Boston model and threatening the workforce. This has negative implications on safety. While dealing with the increased stress level, pilots should always focus on their own wellbeing.
- 8 How Pilots Live**
An examination of the lifestyle of commercial pilots by Simon Ashley Bennett.
- 10 Moralischer Bankrott**
Neue Beschäftigungsmodelle auf dem europäischen Pilotenmarkt.
- 12 Wenn Angebot und Nachfrage keine Rolle spielen**
Der Flughafen Zürich zählt zu den teuersten in Europa. Das lässt sich nicht alleine durch die Hochpreisinsel Schweiz erklären. Dass es auch anders geht, und wieso es hierzulande so teuer ist, zeigt dieser Artikel.
- 14 Seefahrt am Himmel**
Etwas Fliegerlatein und Fliegergriechisch.
- 15 «Get Together» bekommt den Safety Prize**
Die beiden Stammtisch-Organisatorinnen werden von Skyguide mit dem sogenannten Safety Prize ausgezeichnet.
- 16 «Die heutige Lärmpolitik gefährdet die Flugsicherheit»**
Ein Gespräch mit dem neuen Präsidenten von Aerocontrol Switzerland, dem Verband der Zürcher Fluglotsen.
- 20 «Go-ahead» – Aerocontrol Switzerland**
Ein Blick hinter die Kulissen des Zürcher Fluglotsenverbandes Aerocontrol, der weit mehr als nur eine Gewerkschaft ist.
- 21 Neue Redaktoren bei der «Rundschau»**
Wir dürfen in dieser «Rundschau»-Ausgabe Marcel Bazlen und Dominik Haug im Redaktionsteam unserer Zeitschrift begrüßen.
- 22 Das Wetter – es wird heisser und stürmischer**
Weltweit wird vom Klimawandel gesprochen. Klimatologen auf der ganzen Welt prognostizieren, dass das Wetter extremer werde. Auch das Wetter in Mitteleuropa wird sich ändern, und wir Piloten werden durch das Wetter noch mehr gefordert werden.
- 24 Mit neuen Technologien Treibstoff sparen**
Aufgrund ambitionierter Emissionsziele musste die Industrie Lösungen finden. Das Ergebnis sind Triebwerke innovativer Bauart, Treibstoffe aus Bio-Abfall und Geräte, die es erlauben, ohne Engine-Schub zur Piste zu rollen.
- 28 Verabschiedung aus dem Vorstand**
Nach langjährigen Engagements für unseren Berufsverband, müssen wir Andreas Umiker und Kilian Kraus aus dem AEROPERS-Vorstand verabschieden.
- 29 Civilized Thinking**
Dreimal die Sieben.
- 30 Gelesen**
- 32 Interview mit den neu gewählten Vorstandsmitgliedern**
Die drei neugewählten, aber schon erfahrenen, Vorstandsmitglieder erklären ihre Meinung zur jetzigen Lage. Sie beteuern, über Verhandlungen zu Lösungen kommen zu wollen, und fordern die Mitglieder zu Rückhalt auf.
- 34 40th International PilotSki 2015**
- 35 Eintritte & Pensionierungen**
- 39 On The Air...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 42 Zeitreise**
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 44 Wir trauern, Termine & Mitteilungen**
- 45 Temporärer Umzug des AEROPERS-Sekretariats**
Das AEROPERS-Haus wird ab September 2014 für zirka sieben Monate renoviert. Während dieser Zeit wird der Geschäftssitz vorübergehend an einen anderen Ort verlegt.
- 46 Shooter's Corner**
Farbe als Gestaltungsmittel.

The President's Voice



Pilatus

Der erste August dieses Jahres war ein Meilenstein in der Geschichte der schweizerischen Luftfahrt. Anlässlich des Rollouts präsentierte der Innerschweizer Flugzeughersteller der Öffentlichkeit den PC-24, den ersten in der Schweiz hergestellten Business-Jet. Der mit viel Aufwand und Perfektion inszenierte Anlass konnte über zwanzigtausend Zuschauer auf den Flugplatz Buochs locken. Und es hat sich gelohnt: Die Feier fand in einem würdigen, festlichen, gleichzeitig aber auch volksnahen, fast familiären Rahmen statt. Eine attraktive Flugshow und andere Acts begleiteten die Reden der höchsten Vertreter von Bund, Kanton und der Firma Pilatus.

Schon ab 1991 konnte Pilatus mit ihrem ersten Flugzeug für den zivilen Markt einen riesigen Erfolg verbuchen. Zu Beginn des Projekts des PC-12 wurde mit einem möglichen Absatz von etwa zweihundert Stück dieses einmotorigen Mehrzweckflugzeugs gerechnet, heute sind davon fast 1300 Stück verkauft! Auch der präsentierte PC-24 scheint ein Erfolg zu werden, und das ist dem einheimischen Betrieb wirklich zu gönnen. Alle 84 Flugzeuge der ersten drei Produktionsjahre sind jedenfalls schon verkauft. Pilatus ist ein vergleichsweise kleiner Flugzeughersteller und produziert im Hochlohnland Schweiz. Dabei tritt die Firma mit ihren Produkten gegen mehrere Mitbewerber auch aus Billiglohnländern an. Wie ist das möglich?

In seiner Festansprache gab Oskar Schwenk, der Verwaltungsratspräsident von Pilatus, eine Antwort auf diese Frage. Mit berechtigtem Stolz bestieg er das Rednerpult. Er wirkte selbstbewusst, erfahren und gleichzeitig auch ehrlich, glaubwürdig und bodenständig. Als Schlüssel zum Erfolg nannte er die Nähe zu den Kunden und das permanente Eingehen auf die Wünsche und Bedürfnisse derselben. Als weiteren Erfolgsfaktor hob er die motivierten und qualifizierten Mitarbeiter hervor. Er lobte

das schweizerische Bildungssystem mit der Berufslehre. Er beklagte sich nicht über zu wenig Studienabgänger. Er betonte die speziellen schweizerischen Werte wie Qualität, Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit. Das Wort «Sparen» war nie zu hören. Man wolle «Schweizer Tugenden beibehalten und andere Denkweisen integrieren». Eine klare Wertschätzung der Mitarbeiter war zu spüren, ohne die der Erfolg nicht möglich wäre. Hier wird Swissness nicht nur vordergründig zelebriert, sondern auch echt gelebt. Das zeigten umso mehr die anwesenden engagierten Mitarbeiter, die selber begeistert sind vom erarbeiteten Produkt. Diese Swissness ist ehrlich und nicht nur eine PR-Fassade gegen aussen. Die Angestellten fühlen sich nicht bloss als Kostenfaktor. Das Vertrauen in die Führung ist ungebrochen vorhanden. Der Erfolg gibt dem Management auch längerfristig Recht.

Natürlich zeigte sich Pilatus anlässlich des Rollouts im besten Licht, und im Alltag wird auch nicht immer alles Gold sein, was glänzt. Aber es ist zweifellos möglich, dass sich auch ein mittelgrosses Unternehmen in einem umkämpften Marktumfeld behaupten kann. Dies - wie Figura zeigt - vor allem mit einer klaren Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Kunden und einem ehrlichen wertschätzenden Umgang mit dem Personal. Sparparolen, Drohgebärden bezüglich der Arbeitsplätze, öffentliches Blossstellen von Berufsgruppen, gegenseitiges Ausspielen von Arbeitnehmern, Versuche, jegliche arbeitsvertraglichen Schlupflöcher zu nutzen und Personalumfragen, die dann nicht veröffentlicht werden dürfen, all das braucht es für die erfolgreiche Führung eines Schweizer Unternehmens offenkundig nicht. Wie ein Pilatus Mitarbeiter möchten sicher auch viele von uns wieder sagen können: «Ich bin stolz, für einen so zuverlässigen und sozialen Arbeitgeber zu arbeiten.»

«Hier wird Swissness nicht nur vordergründig zelebriert, sondern auch echt gelebt.»

Rolf Odermatt
Präsident

**we are
AEROPERS**



Editorial



Ich beginne mit der Vermutung, dass es der Swiss gut geht – sogar besser, als viele gedacht haben. Die Meldung, dass das Ergebnis des Vorjahres von 264 Millionen Franken deutlich übertroffen wurde, wurde bestätigt. In der Medienmitteilung der Swiss vom 31. Juli wurde aber sofort relativiert, dass dies nur «durch die neue Abschreibungspolitik für Flugzeuge» bedingt sei. Um welche Praxisänderung es sich dabei handelt, wurde nicht erwähnt. Im Zwischenbericht der Lufthansa ist hingegen zu lesen, dass neue Flugzeuge bisher über zwölf Jahre auf 15 Prozent abgeschrieben wurden. Nun geschieht dies über 20 Jahre auf fünf Prozent. Ob dabei linear oder nach anderer Art abgeschrieben wird, wurde nicht präzisiert. Um welchen Betrag der Abschreibungsaufwand der Swiss damit entlastet wird, kann auch nur vermutet werden. In der Lufthansa Group waren es im ersten Halbjahr immerhin über 25 Prozent oder 237 Millionen Euro.

So wenig Konkretes über die finanziellen Kennzahlen der Swiss bekannt gegeben wird, so wenig wurde über die Entscheidungsgrundlagen zur Vergabe des Betriebs der B-777 an die IPG-Piloten informiert. Wir können auch in dieser Hinsicht nur vermuten. Ganz konkret sind aber die Auswirkungen bei den betroffenen Mitarbeitern – und dies auf der emotionalen Ebene. Viele sind verunsichert und sehen sich als Opfer eines rücksichtslosen Managements, das sich im Streben nach Macht über die Berufsverbände nicht von ethischen Grundsätzen im Umgang mit den Angestellten leiten lassen will.

Ganz anders tönt es dann aber, wenn Mitarbeitergruppen in Vertragsverhandlungen zu moralischem Handeln verpflichtet werden: Es müsse die «Opfersymmetrie unter den Mitarbeitern» gewahrt werden, so das Management, um Einschnitte bei Gehalt, Ferien und Freizeit zu rechtfertigen. Zu Recht lehnen sich Piloten gegen solch widersprüchliche Führungsprinzipien auf. Denn Piloten werden bei der Anstellung auch nach moralischen Wertvorstellungen selektioniert und stets zu loyalen Verhalten aufgefordert.

Dass sich das Management in seinem Handeln nicht daran halten will, verursacht Ärger, Unsicherheit und Stress. Der Soziologe Dr. Simon Bennett hat sich die Arbeitswelt der Piloten genau angeschaut. Sein Buch «How Pilotes Live» beleuchtet das Spannungsfeld, in dem Piloten täglich sichere Flüge abliefern müssen. Unsere Kollegin Alexandra Härtner bringt uns Bennetts Studien näher. Sein Fazit: Piloten benötigen starke Berufsverbände, die für Rahmenbedingungen kämpfen, innerhalb derer die Piloten ohne zusätzlichen «company stress» fokussiert und leidenschaftlich arbeiten können.

Für einige Swiss-Piloten hat der «Company Stress» ein ungesundes Mass erreicht. Die Gespräche beim internen psychologischen Beratungsdienst haben seit der B-777-Entscheidung signifikant zugenommen. Wie Dr. Bennett hat sich auch unser Kollege Hans Osvalds mit den Auswirkungen des Stress' auf Piloten auseinander gesetzt. Er beschreibt in seinem Bericht «Safety under Pressure», wie Körper und Geist auf Stress reagieren und was wir tun können, um damit umzugehen.

Peter Tilly hat nach reiflicher Überlegung entschieden, die Mitarbeit im Redaktionsteam zu beenden. Uns wird nicht nur ein engagierter Kollege im Team fehlen. Seine Menschlichkeit und sein Gespür für Worte, Witz und Ironie werden uns ebenso fehlen wie die unzähligen Beiträge in der Kategorie «Glanz und Gloria». Peter, wir danken Dir ganz herzlich für Deine Arbeit!

Auf unseren Aufruf für Nachwuchs in der Redaktion haben sich erfreulicherweise zwei Kollegen gemeldet. Marcel Bazlen und Dominik Haug stellen sich in dieser Ausgabe der AEROPERS-«Rundschau» selber vor. Sie sind bereits voll integriert und haben sich mit Treibstoffeinsparung mittels neuer Technologien und den Auswüchsen des immer wilderen Wetters befasst. Wir heissen die beiden Kollegen ganz herzlich im Team willkommen!

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 A330/340
Jürg Ledermann, Redaktor, Captain A330/340
Janos Fazekas, Redaktor, F/O A320
Dominik Haug, Redaktor, F/O A320
Marcel Bazlen, Redaktor, F/O A320
Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS
Gaby Plüss («Go-ahead»), Flugverkehrsleiterin Zürich TWR und APPR

Ständige Mitarbeiter

Peter Küng («Civilized thinking»), Captain A330/340
Zbigniew Bankowski («On The Air ...»), Captain A320
Viktor Sturzenegger («Gelesen»), pens. Captain A330/340
Christoph Jordan («Zeitreise»), Captain A330/340
Dominique Wirz («Shooter's Corner»), SF/O A330/340
Henry Lüscher («Gelesen»), pens. Captain MD-11

Layout André Ruth

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2900 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.

Frontseite: André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 4/2014: 12. November 2014

Safety under Pressure

The Swiss management is trying to achieve their business goals by using the Boston model and threatening the workforce. This has negative implications on safety. While dealing with the increased stress level, pilots should always focus on their own wellbeing.

Text: Hans Osvalds, Captain A330/340

You are in flight – everything is normal. Then suddenly...

During a typical flight a cockpit crewmember is often put under different types of stress. It can be anything from time pressure on ground, planning with bad weather at the destination, passenger relations or something as “simple” as a normal takeoff. Most of the situations we encounter during a normal working day can, or rather will, increase the internal stress level but fortunate enough we are screened and trained to be able to handle these situations in an effective and safe way.

The last couple of months we have been put under a different kind of stress, this time induced by the management which have been introducing a stress factor in a way and level that we haven't seen earlier. Suddenly we not only have to cope with the increased stress that occurs during a normal flight, let alone a flight that includes some technical or passenger issues, but also issues like job security and personal career opportunities are brought to daylight. While some workplace stress is normal, excessive stress can interfere with your productivity and impact your physical and emotional health. And your ability to deal with it can mean the difference between success and failure or safe and unsafe operations. You can't control everything in your work environment, but that doesn't mean you're powerless – even when you're stuck in a difficult situation. Finding ways to manage workplace stress isn't about making huge changes or

Extract from OM A 6 Health Precautions

6.1.1.1 Physical conditions: The flight personnel is responsible to begin flight duty in good physical and mental condition ... Decrease of fitness under the influence of mental stress may also occur. It is therefore the responsibility of every crew member to decide whether or not he/ she is fit for flight duty.

Extract from OM 8.3.14 Incapacitation of crew members

8.3.14.2 General: In-flight pilot incapacitation is a safety hazard.

8.3.14.2.1.2 Subtle incapacitation: Subtle incapacitation may be considered a more significant operational hazard, because it is difficult to detect and the effects can range from partial loss of functions to a complete unconsciousness. Possible causes might be minor brain seizures, hypoglycemia (low blood sugar), other various medical disorders or preoccupation with personal problems. Since the crew member concerned may not be aware of, or capable of rationally evaluating his situation, this type of incapacitation is more dangerous.



CAUTION
PRESSURE
is in your mind

rethinking career ambitions, but rather about focusing on the one thing that's always within your control: you.

Do managers and employees see eye to eye?

Disagreements between managers and employees about contracts or working conditions can be a major cause of unsafe work behavior. This can lead to serious workplace conflicts and distract organizations from the important work of establishing a positive safety climate and reducing the incidence of accidents. One of the problems is the contrast in attributions based on their perceptions of safety climate. When the perceived climate is poor, managers believe employees are responsible and employees believe managers are responsible for workplace safety¹. While managers might attempt to foster a safe working environment, specific actions by the management might affect the safety climate. This may result in an outcome that differs from that intended by the managers. Managers have great control over safety climate² but whether they exercise that control and whether it ultimately influences safe behavior and perceptions of responsibility is highly dependent on the corporate climate. There have been many different surveys during the last decades and they all point in the same direction – safety record and company climate go hand in hand^{3,4,5}.

Can we define workplace stress?

The normal definition of stress is “the result produced when a structure, system or organism is acted upon by forces that disrupt equilibrium or produce strain”⁶ or simply the result of any emotional, physical, social, economic, or other factors that require a response or change.

“Workplace stress” is the harmful physical and emotional response that can happen when there is a conflict between job demands on the employee and the amount of control an employee has over meeting these demands⁷. In general, the combination of high demands in a job and a low amount of control over the situation

can lead to stress. Stress in the workplace can have many origins or come from one single event. Employees who start to feel the “pressure to perform” can get caught in a downward spiral of increasing effort to meet rising expectations with no increase in job satisfaction. The relentless requirement to work at optimum safety levels even though management are requiring greater efficiency combined with less recognition takes its toll in job dissatisfaction, reduced efficiency, and even illness. Absenteeism, illness, alcoholism, “petty internal politics”, bad or snap decisions, indifference and apathy, lack of motivation or creativity are all by-products of an over stressed workplace and something that shouldn’t belong in a safety driven environment like aviation.

The job demands can be very different but some examples are role overload, role ambiguity, role conflict, cognitive demand, emotional demand, group task conflict, group relationship conflict and last but not least employer relationship conflict.

What does the management risk?

We have all heard of the Boston model, where threats and non-cooperation are supposed to be a part of the negotiating strategy. In the short term it might be a successful path, at least if the management goals are short term gains, economic or strategic, but at the same time it is affecting safety in an extremely negative way and this is a risk that has to be incorporated in the strategic calculations. So what risks are we talking about?

Our bodies are designed, pre-programmed so to speak, with a set of automatic responses to deal with stress. This system is very effective for the short term “fight or flight” responses we need when faced with an immediate danger. The body’s response to stress has been called the “Generalized Stress Response” and includes among many other things increased blood pressure, increased metabolism (e.g., faster heartbeat, faster respiration), decrease in protein synthesis, intestinal movement (digestion), immune and allergic response systems, increased production of blood sugar for energy, increased stomach acids, increased adrenaline and cortisol levels and it diverts energy from the immune system to other areas of the body.

The problem is that our bodies deal with all types of stress in the same way. Experiencing mental stress for long periods (such as the stress we are experiencing now) will activate this system, but it doesn’t get the chance to “turn off”. When this type of stress is prolonged, the body will not return to normal as easily as it previously did and many key body systems can start to breakdown causing major health problems.

But there are also other effects that can be very costly. Here are a few examples of what can happen:

- poor health, both physical and psychological
- breakdown of individual and team relationships
- poor morale and erosion of loyalty and commitment
- reduced efficiency, productivity, and profitability
- poor public image and reputation
- increased costs associated with counseling, worker assistance, mediation

Definitions

Work related stress is the adverse reaction people have to excessive pressures or other types of demand placed on them at work.

Mental health is how we think, feel and behave.

Common mental health problems are those that:

- are most frequent and more prevalent; and
- are successfully treated in primary care settings like general practices rather than by specialists such as psychiatrists

Anxiety is an unpleasant feeling when you feel worried, uneasy or distressed about something that may or may not be about to happen.

Depression is when you have feelings of extreme sadness, despair or inadequacy that last for a long time.

- increased absenteeism
- increased costs with recruitment and training of new pilots
- increased compensation claims and legal costs
- and last but not least – reduced safety levels!

How we are affected is very much individual and there are many different signs and symptoms that can indicate if you are having difficulty coping with the amount of stress that you are experiencing just now. Signs can be anything from physical, psychosocial, cognitive or behavioral. If you are interested in identifying your personal stress level you can take a Stress Index Test at http://www.ontario.cmha.ca/stress_index.asp

Coping with work related stress in today’s Swiss climate

For airline employees all over the world, the troubled economy may feel like an emotional roller coaster. “Lay-offs”, “budget cuts” and “reduced profit margins” have become bywords in the workplace, and the result is increased fear, uncertainty, and higher levels of stress. Since job and workplace stress increase in times of economic

crisis (or in a management induced “crisis”) it’s important to learn new and better ways of coping with the pressure.

Your emotions are contagious, and stress has an impact on the quality of your interactions with others. The better you are at managing your own stress, the more you’ll positively affect those around you, and the less other people’s stress will negatively affect you.

There are a variety of steps you can take to reduce both your overall stress levels and the stress you find on the job and in the workplace. Some examples are:

- Taking responsibility for improving your physical and emotional well-being.
- Avoiding pitfalls by identifying habits and negative attitudes that add to the stress you experience at work.

«We have been put under a kind of stress by the management in a way and level that we haven’t seen earlier.»



«When stress is prolonged many key body systems can start to breakdown causing major health problems.»

- Concentrating on the important things such as the flight at hand, avoiding emotional discussions in the cockpit or cabin.

In many cases, the origin of the stress is something that cannot be changed immediately. Therefore, finding ways to help maintain good mental health is essential. There are many ways to be proactive in dealing with stress. In the cockpit, you might try some of the following:

- Start by trying to recognize warning signs of excessive stress during a rotation. When you feel overwhelmed at work, you lose confidence and may become irritable or withdrawn.
- Reduce job stress by taking care of yourself. It doesn't require a total lifestyle overhaul. Even small things can lift your mood, increase your energy, and make you feel like you're back in the driver's seat.
- Reduce job stress by prioritizing and organizing. Make a list of tasks you have to do, and tackle them in order of importance. Do the high-priority items first. If you have something particularly unpleasant to do, get it over with early. The rest of your day will be more pleasant as a result.
- Reduce job stress by improving emotional intelligence which is the ability to manage and use your emotions in positive and constructive ways. When it comes to satisfaction and success at work, emotional intelligence matters just as much as intellectual ability. Emotional intelligence is about communicating with others in ways that draw people to you, overcome differences, repair wounded feelings, and defuse tension and stress.
- Reduce job stress by breaking bad habits such as negative thoughts or behavior.
- Learn to relax, take several deep breaths throughout the flight, or have regular stretch breaks. Stretching can be done in the seat and only takes a few seconds.

Where does this leave safety?

According to our different publications, safety is the most important part of our jobs. We are required to perform according to the safest course of action at all times and never ever is economy or comfort supposed to overrule safety. Even so, company management is now taking a calculated risk with the new negotiating strategy, narrowing the gap between economics and safety, relying on the pilot's ability to put safety first. One of the lessons learned over the years is that the best management of any issue, is to make appropriate changes in any collaboration with groups and organizations that have aligned interests during the issue discussion⁸. A more constructive approach to corporate responsibility can allow for many thoughts and preferences to collaboratively be brought into the framing of a policy that results from and leads to a more functioning society. It has also been concluded that management pressure, real or perceived, has negative implications on safety and working standards in many different industries⁹. The more important safety within a specified industry is (e.g. chemical and atomic industries) the higher the safety implications are. The same should be applicable for the aviation industry.

«Disagreements between managers and employees can be a major cause of unsafe work behavior.»

So what can we do? Well, the most obvious thing is to try to minimize the internal stress levels and think more about the fact that "Safety is under pressure...". •

Quellen

1. E. Prussia, K. Brown, P.G. Willis. Mental models of safety, Journal of Safety Research Volume 32/2 (2003)
2. Hofmann & Stetzer, 1996, A cross level investigation of factors influencing unsafe behaviors and accidents, Personnel Psychology 49 (1996)
3. Mottel et al. Industrial safety is good business: the Dupont story, (1995)
4. D Zohar. Safety climate in industrial organizations, Journal of applied psychology 65 (1980)
5. P. Toulouson & M. Smith, The relationship between organizational climate and employee perceptions of personnel management, Public Personnel Management 23 (1994)
6. Taber's Cyclopedic Medical Dictionary
7. Leka et. Al. (2003)
8. R. Heath, M. Palenchar. Strategic issues management. Organizations and public policy challenges. (2008)
9. R. Walton, J. Cutcher Gershenfeld, R. McKersie. Strategic negotiations: A theory of change in labor-management relations. (1996)

How Pilots Live

An Examination of the Lifestyle of Commercial Pilots by Simon Ashley Bennett.

Text: Alexandra Härtner, SF/O A330/340

Vielleicht kann sich der eine oder andere noch daran erinnern, dass wir Piloten vor zirka vier Jahren ermuntert wurden, an einer soziologischen Studie über das Pilotenleben teilzunehmen. Piloten sollten während drei Wochen ein Protokoll über sämtliche fliegerische wie nicht-fliegerische Aktivitäten führen. Sie sollten insbesondere auch ihr Ess-, Schlaf- und Freizeitverhalten festhalten. Gerne stelle ich das Resultat dieser Studie hier kurz vor, denn es handelt sich um eine sehr feinfühlig und aktuelle Analyse des Pilotenlebens mit all seinen Facetten, die nicht nur für Soziologen, sondern auch für Piloten und Aviatiker generell sehr lesenswert ist. Aktuell ist die Studie vor allem, weil sich Dr. Simon Bennett als Experte im Bereich Human Factors seit Jahren mit den Themen Stress und Fatigue beschäftigt und die Auswirkungen von zunehmender Arbeitsbelastung und steigendem Druck durch das Airline Management auf die Piloten untersucht.

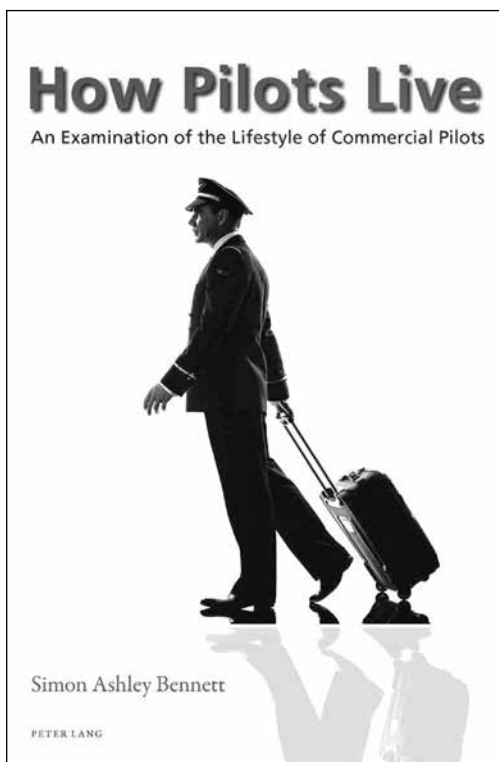
Glanz und Niedergang

Bennetts' Studie «How Pilots Live» zeichnet ein detailliertes Bild des Lebensstils von Linienpiloten und beschreibt ihre Karriere, angefangen bei den Schwierigkeiten vieler Piloten, ihre Ausbildung zu finanzieren, über das Leben als Crew unterwegs, bis hin zu den Gedanken um die Pensionierung. Sie zeigt auf, wie sich das Berufsbild des Piloten in den letzten Jahren vom einst glanzvollen Pilotenstatus wegbewegt hat, und wie die Piloten die gelebte Realität nahe an den maximal erlaubten Flugstunden empfinden. In Interviews erzählen sie vom Frust, für zunehmende Arbeitsbelastung immer weniger Lohn zu erhalten, von emotionalem Stress wegen wenig planbarer Frei- und Familienzeit, von chronischer Erschöpfung, kurzfristigen Planänderungen, lärmigen und heruntergewirtschafteten Crewhotels, müssigen Sicherheitskontrollen, langen Anfahrtszeiten zum Einsatzort, Schulden, Angst die Lizenz zu verlieren, Unbeständigkeit der Airline-Branche und den Auswirkungen all dieser Stressoren auf ihre Befindlichkeit.

Bennett hat in den letzten Jahren hunderte von Flügen auf dem Jumpseat im Cockpit mitverfolgt und ist bekannt dafür, dass er sich für die Anliegen der Piloten stark macht und versucht, die Industrie auf ihre internen Missstände und deren Auswirkungen auf die Flugsicherheit aufmerksam zu machen. Sein Augenmerk ist dabei insbesondere darauf gerichtet, wie die Piloten mit dem sowohl im Privatleben, wie auch durch das Airline Management verursachten kumulierten emotionalen Stress umgehen. Denn für Bennett ist klar, dass sich die

Befindlichkeit der Piloten direkt auf ihre Leistung im Cockpit auswirkt:

«The book's premise is what happens off the flight-deck influences what happens on it. The book argues that flight-crew performance cannot be dissociated from factors like terms and conditions, commute-to-work times, the duration and quality of sleep and the quality of support available from airline managements, the medical profession, colleagues, friends and partners.» (Seiten 7-8)



Kontrollverlust und Müdigkeit

In seiner Studie diskutiert Bennett neben den bekannten alltäglichen Stressoren im Berufsalltag und gesundheitlichen Aspekten auch unterschwellige Aspekte, die Piloten zunehmend belasten. Dazu gehören insbesondere die Unsicherheit über die beruflichen Perspektiven und das Gefühl des Kontrollverlusts über das eigene Leben. Bennett beschreibt, wie sich die fehlende Empathie der Airline Manager und deren Unwille, sich mit dem Lebensstil und den Schlafgewohnheiten der Piloten auseinanderzusetzen, negativ auf deren Arbeitsalltag auswirken.

«Performance models assume pilots can <sleep-to-order>. Many cannot. Because the assumption is wrong it creates a resident pathogen in the form of an overly-tiring roster. The solution? Document

the pilot lifestyle. Then use the data to develop a more accurate model of pilots' physical capacities. Ideally, match pilots to rosters.» (Seite 12)

Die Piloten werden zunehmend zum Spielball der Airlines. Absurderweise wird ihnen zwar zugetraut, sämtliche operationelle Risiken vernünftig zu managen, auf einen Hauptrisikofaktor, die Müdigkeit oder chronische Erschöpfung durch unpassende Schlaf- und Arbeitsrhythmen, haben sie aber kaum Einfluss. Die befragten Piloten bestätigen, dass die Arbeitsbelastung über die letzten Jahre massiv zugenommen hat. Für viele bleibt die Reduktion auf ein Teilzeitpensum die einzige Möglichkeit, langfristig gesund zu bleiben und ein befriedigendes Sozialleben zu führen.

Respekt und Loyalität

Nebst der Schwierigkeit, eine gesunde «work-life balance» zu finden, werden vor allem die Erosion der Bedingungen und der fehlende Respekt seitens des Airline Managements als massive Stressquelle empfunden. Bennetts Studie bestätigt, dass das Vertrauen der Piloten in den Arbeitgeber in den letzten Jahren fast komplett verschwunden ist und dass sich dies direkt auf die Arbeitsmoral der Piloten niederschlägt. Das Fehlen von Verständnis und emotionalem Support führt wiederum dazu, dass

sich die Piloten mit ihren Problemen zusehends alleingelassen fühlen, vor allem weil die Öffentlichkeit wenig Verständnis für die Anliegen von Piloten zeigt. Probleme werden also nur Freunden und Kollegen oder dem Partner anvertraut, was wiederum zu Spannungen im Privatleben führen kann. Oder aber sie stauen sich auf und führen langfristig zu Frustration, Depression und Aggressivität:

«...the most stressful period of my flying career resulted in extreme irritability (to the point of significant anger at anything to do with the company) and frustration with my life in general as I didn't have enough time off to manage my life successfully.» (Seite 152)

Die befragten Piloten empfinden vor allem den mangelnden Respekt seitens des Managements und den damit einhergehenden Statusverlust als grösste Bedrohung ihres Berufsstands. Sie befürchten, dass der gegenseitige Vertrauensverlust und die Abnahme der Loyalität zwischen Pilot und Airline sich einerseits negativ auf die Flugsicherheit aber auch auf die Professionalität und die Wahrnehmung des Pilotenberufs durch die Öffentlichkeit auswirken.

«Intense competition and difficult economic conditions have resulted in a huge drive to cut costs. To do this effectively it has been necessary to attack our terms and conditions and devalue our worth. (...) It seems that some, but certainly not all, of our manager-colleagues are rewarded for trying to destroy the profession they are supposed to represent.» (Seite 196)

Ausbeutung und Sicherheit

Bennett sieht in der nach wie vor vorhandenen Attraktivität des Pilotenberufs und dem Wunsch vieler jungen Leute, den Beruf auszuüben, das grösste Potenzial für Ausbeutung. Denn die Arbeitgeber wissen, dass sie ihre Sparmassnahmen ausgerechnet dank der professionellen Haltung der Piloten und deren Leidenschaft für den Pilotenberuf durchsetzen können. Die Studie bestätigt den Widerspruch, dass die Piloten trotz des offensichtlichen Misstrauens in das Airline Management, und in die Flugindustrie generell, ihren Beruf nicht weniger enthusiastisch und gut ausführen. Bennett geht noch einen Schritt weiter und wirft die Frage auf, ob nicht die Piloten selber manchmal ihre eigenen ärgsten Feinde sind, gerade weil sie ihrem romantischen Bild des Berufs entgegen der spürbaren Realität treu bleiben und den Druck aushalten wollen. Inzwischen scheint den Piloten aber klar geworden zu sein, dass sie selber eine Mitverantwortung für ihr Arbeitsumfeld tragen und diese nur durch Solidarität unter den Piloten erreicht werden kann.

«The bottom line is if the airline could fly us twice as much, for half the pay, they would. That's why union solidarity is so important.» (Seite 211)

Bennett kommt in seiner Studie zum Schluss, dass es wichtig – wenn nicht unumgänglich – ist, dass sich die Manager und Regulatoren mit den Bedürfnissen der Piloten beschäftigen, um Flugsicherheit zu gewährleisten und kurzfristige Entscheidungen zu vermeiden. Die Fliegerei ist per se ein risikoreiches Unterfangen, das nur durch weitsichtige und professionelle Strukturen sicher gemacht werden kann. Dabei sollte nicht der Pilot zum selbstgemachten Risikofaktor werden.

«For safety's sake it is time the nexus between income/lifestyle and performance was explicitly recognised (by regulators, air accident investigators, airline managers, politicians and other parties).» (Seite 267)

Dabei darf Sicherheit niemals isoliert von anderen ökonomischen und politischen Faktoren betrachtet werden. Die Leistung der Piloten ist unmittelbar an diese Faktoren gekoppelt. Sicherheit ist für Bennett ein Produkt. Und das kostet. ●

Simon Bennett

Simon Bennett has a Bachelor of Arts in Public Administration from Sheffield City Polytechnic, a Masters in Communication and Technology and a PhD in Sociology of Scientific Knowledge from Brunel University, London. He has taught risk management at the University of Leicester for seventeen years. He works as a consultant to the aviation industry where he specialises in flight-deck human factors (teamwork, communication, leadership, morale, hierarchy, stress, fatigue, etc.).

Quelle

Bennett, S. A. (2014). How Pilots Live. An Examination of the Lifestyle of Commercial Pilots. Bern: Peter Lang AG, International Academic Publishers.

Weitere Literatur zum Thema

- Bennett, S. A. (2012a). «Aviation and corporate social responsibility». In: S. A. Bennett (ed.), Innovative Thinking in Risk, Crisis and Disaster Management, pp. 139-171. Farnham: Gower.
- Bennett, S. A. (2011a). The Pilot Lifestyle: a sociological study of the commercial pilots' work and home life. Leicester: Vaughan College, University of Leicester.
- Bennett, S. A. (2006a). A Sociology of Commercial Flight Crew. Aldershot: Ashgate.
- Bennett, S. A. (2003). «Flight crew stress and fatigue in low-cost commercial air operations – an appraisal», International Journal of Risk Assessment and Management, 4 (2), 207-231.

Anzeige



- 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

Moralischer Bankrott

Neue Beschäftigungsmodelle auf dem europäischen Pilotenmarkt.

Text: James Lee Phillips, Vorstand
Internationale Beziehungen, Vereinigung Cockpit

In den letzten Jahren sind einige neue Beschäftigungsmodelle auf dem europäischen Pilotenmarkt entstanden, die zwar legal sein mögen, aber aus unserer Sicht auch ein Anzeichen für den moralischen Bankrott der Branche bedeuten. Nicht alle Fluggesellschaften wenden diese Beschäftigungsmodelle bisher an. Viele halten – Gott sei Dank – noch immer sozialverantwortliche Beziehungen zu ihren Angestellten aufrecht.

Aber gerade sie stehen durch diese unverantwortlichen Modelle auch unter massivem Konkurrenzdruck, was bekanntlich zu einigen Insolvenzen geführt hat. Sozialdumping – der Ausverkauf von Sozialleistungen – darf nicht der einzige Weg für eine Airline sein, profitabel und erfolgreich zu operieren!

Aber dieser Trend setzt sich aufgrund verschiedener Faktoren in den letzten Jahren immer weiter fort, unter anderem wegen der grossen Zahl arbeitsloser Piloten, der Möglichkeit, Schlupflöcher in der EU-Gesetzgebung auszunutzen zu können, sowie der fehlenden Kontrolle durch die Aufsichtsbehörden.

Innerhalb der EU kann man fünf Modelle unterscheiden, die inzwischen genutzt werden – die Kreativität der Arbeitgeber kennt keine Grenzen.

1. Modell: Scheinselbständigkeit – Vertragspiloten – Freelancer

Dieses Modell wird von mindestens drei Fluggesellschaften eingesetzt, die Piloten in Deutschland stationieren: Ryanair, Hamburg Airways und Arcus Air. Ryanair



Norwegian stationiert ihre Piloten ausserhalb der EU, um Kosten zu sparen. Dies in einem Land mit einem exzellenten Sozialsystem.

beschäftigt einen Grossteil seiner Co-Piloten mit diesem Modell. Von diesen drei Gesellschaften liegen der Vereinigung Cockpit (VC) Verträge vor, die dieses Beschäftigungsmodell bestätigen. Die VC geht aber davon aus, dass auch andere Airlines dieses Modell verwenden. Das Gehalt scheint auf den ersten Blick recht gut zu sei, aber das Ergebnis von 380 Euro, die für die Lebenshaltung nach Abzug aller Rechnungen übrig bleiben, ist völlig inakzeptabel.

Ryanair, die mit ihren extrem niedrigen Ticketpreisen Werbung macht, sollte vielleicht ihre Passagiere bitten, zehn Cent für den Co-Piloten ihres Flugs zu spenden: Bei 20 Arbeitstagen im Monat, vier Flügen pro Tag und 170 Passagieren pro Flug würde ein Co-Pilot so 1360 Euro pro Monat mehr verdienen – fast das Vierfache seines Gehalts! Bei alledem darf man ausserdem nicht vergessen: Wenn schon die Piloten so behandelt werden – wie wird wohl mit den Flugbegleitern umgegangen? Die Behörden kennen dieses Problem bereits seit 2008, waren bisher aber nicht in der Lage, es zu lösen.

2. Modell: Stationierung im Ausland (ausserhalb der EU)

Dieses Modell bietet einen Weg, die Home-Base-Regelung zu umgehen. Die AEROPERS-«Rundschau» hat in ihrer Ausgabe 3/2013 am Beispiel von Norwegian Air Shuttle unter dem Titel «Sozialdumping bei Leihpiloten» darüber berichtet.

Dass dieses Modell ausgerechnet in Norwegen entwickelt wurde, stellt einen besonders grossen Schock dar, wenn man das dortige exzellente Sozialsystem und die extrem niedrige Arbeitslosenrate betrachtet.

3. Modell: Stationierung im Ausland (innerhalb der EU)

Dieses Modell stirbt aufgrund der EU-Home-Base-Regelung zu Sozialabgaben aus. Der VC liegen keine solchen Arbeitsverträge vor, da die Piloten, die solche Verträge haben, befürchten, den Behörden früher oder später aufzufallen. Dennoch wird uns immer noch von Fällen berichtet, in denen Piloten von Steueroasen aus bezahlt werden, keinen festen offiziellen Stationierungsort haben und somit auch keine Steuern oder Sozialabgaben zahlen. Wenn man Piloten, die unter diesem Modell arbeiten, fragt, wer für ihre Rente aufkommen wird, bekommt man häufig als Antwort: Der Steuerzahler.

4. Modell: AOC im Ausland – Flugzeuge in ein anderes Land verlegen

Ebenfalls eine skandinavische Fluggesellschaft, Direktflyg in Schweden, trägt mit diesem Modell zum Sozialdumping bei. Die Motivation und die Methode sind denkbar simpel: Wenn die Piloten keine Einschnitte bei ihrer Bezahlung hinnehmen wollen, gibt man sein AOC zurück und verlegt die

Flugzeuge beispielsweise nach Estland. Nach der Neuregistrierung bietet man den Piloten «neue» Jobs in Estland an – auf denselben Routen und mit denselben Flugzeugen wie zuvor, aber natürlich mit schlechterer Bezahlung. Dabei darf man allerdings nicht vergessen, dass die Fluggesellschaft vom schwedischen Staat Subventionen erhält, damit sie auch auf Strecken mit wenig Verkehrsaufkommen operieren kann.

5. Modell: Pay to fly

Dieses Modell ist nicht neu, erlebt aber gerade ein Comeback: Die «Germania» Fluggesellschaft hat in Kooperation mit Cockpit4U einen Grossteil ihrer Kapitäne zu Ausbildnern gemacht, und sämtliche Co-Piloten bezahlen nicht nur für ihr Typerting, sondern auch dafür, dass sie 500 Flugstunden für das Unternehmen arbeiten dürfen. Nach diesen 500 Stunden müssen die Co-Piloten die Gesellschaft verlassen und sich einen Vollzeitjob suchen.

In einem normalen Anstellungsprozess für Co-Piloten gibt es oft mehrtägige Auswahlprozesse. Bei diesem Modell wird hauptsächlich eine Frage gestellt: «Können Sie auch bezahlen?» Wenn wir dieses Modell nicht stoppen, wird es sich vielleicht auch auf andere Berufe ausweiten. Stellen Sie sich vor, es steht Ihnen eine Operation bevor, und der Chirurg ist nicht primär dort, weil er der Beste ist, sondern weil er es sich leisten kann, für seine Ausbildung zu bezahlen – inakzeptabel!

Auf diese Art wird der Sitz im Flugzeug, mit dem man den höchsten Gewinn erzielen kann, der des Co-Piloten.

Qual der Wahl

Lebe ...:

- ... illegal in Europa und arbeite irgendwo auf der Welt ohne Arbeits- und Aufenthaltserlaubnis;
- ... im Ausland und plane deine Zukunft dort.

Bezahle ...:

- ... Steuern in Europa und ruiniere dich finanziell;
- ... nichts und begib dich in die Illegalität.

Sozialdumping richtet sich natürlich in erster Linie gegen die Angestellten eines Unternehmens. Sie sind die Leidtragenden solcher Unternehmensmodelle. Aber diese Modelle haben auch signifikante Auswirkungen auf die Gesamtgesellschaft: Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft hat eine Statistik veröffentlicht, laut der die deutsche Luftverkehrswirtschaft jährlich 13,7 Milliarden Euro an Steuern- und Sozialabgaben bezahlt. Wie viel davon wird von den Crews bezahlt? Selbst wenn es 25 Prozent wären, es ist Geld, das für Schulen, Strassen und andere öffentliche Einrichtungen fehlen würde.

Wir müssen diese Praktiken stoppen! Je eher, desto besser.

Dieser Artikel erschien in der VC-Info 2/2014 der Vereinigung Cockpit. •

Anzeige

Helsana

Die Krankenversicherung der Schweiz.

Die Krankenversicherung der Schweiz ist auch die Krankenversicherung von AEROPERS-SwissALPA.



Kollektiv-Rabatt

Dank des Kollektivvertrages mit der Helsana-Gruppe profitieren Sie und Ihre Familienmitglieder von 10 % Rabatt auf Zusatzversicherungen.

Jetzt informieren:

Telefon 043 340 90 90, kollektiv.helsana@helsana.ch oder auf helsana.ch/kv-verband

Zur Helsana-Gruppe gehören Helsana Versicherungen, Helsana Zusatzversicherungen, Helsana Unfall, Avanex, Progrès und Sansan.



Wenn Angebot und Nachfrage keine Rolle spielen

Wie hoch die europäischen Flughafengebühren besonders im Vergleich mit denen aus dem mittleren Osten sind, ist immer wieder ein Thema. Doch dass die Preise in den Golfstaaten niedriger sind, lässt sich nicht bloss auf Standortvorteile zurückführen. Es sind viel mehr Variablen im Spiel – was verdeutlicht, dass damit auch einiges für uns auf dem Spiel steht.

Text: Janos Fazekas

Mit der Expansion der Golf- und Low-cost Carrier ist unterdessen eines klar: Der Wettbewerb im Airline-Geschäft ist hart. Neue Marktteilnehmer und Wirtschaftskrisen machen es nicht gerade einfach, richtig Geld zu verdienen. Hier sind Marktkräfte im Spiel, die nachvollziehbar sind. In einer anderen Branche der Aviatik hingegen scheinen die Gesetze des Marktes ausgesetzt. Flughäfen haben seit dem Beginn ihrer Privatisierung in den achtziger Jahren teilweise eine sehr interessante Entwicklung durchgemacht. Diese brachte allerdings nicht immer die gewünschten Vorteile – weder für die Airlines, noch für die Passagiere. Im Gegenteil sind Flughafengebühren und deren Festlegung, sowie die Qualität von Flughäfen, immer wieder ein Thema. Die Privatisierungsprozesse haben aber gerade hier teilweise versagt. Denn eine Privatisierung bringt auch komplexe Probleme mit sich.

Finanzierung

Der Staat hat üblicherweise Interesse am effizienten Betrieb und langfristigem Bestehen des Flughafens. Daher ist der Staat auch an der Finanzierung des Airports interessiert. Bei einer Privatisierung wird die Finanzierung unter Umständen deutlich schwieriger, da der Staat im Allgemeinen ein äusserst beliebter Kreditnehmer ist und deshalb günstig an Geld kommt. Das heisst also, dass der neue private Betreiber zusätzlich die höheren Kosten für Investitionskapital abdecken muss, um Gewinne zu realisieren. Hier ist ein erster Anreiz für den Flughafenbetreiber zu erkennen, die Kosten für seine Kunden zu erhöhen.

Damit der längerfristige Betrieb garantiert ist, gibt es bei der Privatisierung Auflagen und üblicherweise Regu-

lierungen nach der Privatisierung. Auch das ist komplex, weil der Staat oft einen beträchtlichen Anteil an der Betreiberfirma hält und sich somit selber regulieren muss. Dies führt zu einem Interessenkonflikt, ausser man installiert ein unabhängiges Überwachungsorgan. Selbstverständlich gibt es noch weitere Faktoren, aber am einfachsten sind die Mechanismen an Fallbeispielen zu erkennen.

Kopenhagen, Wien und Zürich

Die dänische Regierung hat ihren Anteil am Flughafenbetreiber nach der Privatisierung stetig reduziert. Die Preisbildung am Flughafen ist intelligent reguliert. Die Preise werden in Verhandlungen mit den Airlines jeweils für drei Jahre festgelegt. Sollten diese Verhandlungen scheitern, treten automatisch festgelegte Preisbildungsregeln in Kraft. Diese sind so ausgelegt, dass sie den Betreiber zwingen, effizienter zu wirtschaften, und überbissene Preise verhindern. Die Gebühren bleiben daher niedrig, und die Betreibergesellschaft ist trotzdem wirtschaftlich gesund.

Wien hingegen war bereits vor der Privatisierung teuer. Kaum vorhandene Regulierung führte dazu, dass die Gebühren auch danach hoch blieben und kein Anreiz vorhanden ist, effizienter zu operieren. Wien verdient auch verhältnismässig wenig Geld aus Quellen, die nicht mit dem Flugbetrieb zusammenhängen. Doch mit den hohen Gebühren bleiben die Gewinnmargen weiterhin hoch.

Unser Heimatflughafen ZRH wurde nach der Privatisierung gar nicht reguliert. Der Betreiber verhandelt direkt mit den Fluggesellschaften. Scheitern diese Verhandlungen, legt er dem BAZL eine Kostenrechnung vor, die als Basis für die Preisbildung dient. Die Erträge aus dem nicht flugrelevanten Betrieb (Kommerz in den Terminals) werden dem aber nur zu einem Teil gegengerechnet, sodass die Gebühren sehr hoch bleiben. Das, obwohl es klar ist, dass die nicht flugrelevanten Erträge ohne die Airlines gar nie hätten generiert werden können. Es muss allerdings erwähnt werden, dass die hoheitlichen Sicherheitsausgaben in Zürich vom Flughafen finanziert werden müssen. Vielerorts werden diese Ausgaben vom Staat übernommen. Auch die Umweltgebühren sind im internationalen Vergleich sehr hoch. Auch wenn dieser Umstand negativ auf die Gebührenhöhe einwirkt, reichen diese zwei Faktoren jedoch nicht, um die hohen Gebühren zu rechtfertigen.

Die Gesamtgebühren liegen tatsächlich im europäischen Mittelfeld. Bricht man die Gebühren allerdings auf reine Nutzungsgebühren pro Flughafen herunter, lässt also Umwelt und Sicherheitsgebühren weg, sieht das Bild anders aus. Man erkennt, dass Zürich für einen A320-Turnaround teurer ist als in CDG oder AMS und nahezu an FRA heranreicht. Somit ist das Interesse des Staates an einem effizienten und günstigen Flughafen verletzt. Die-



Die Marktmacht der Airports ist zu gross.

sen Schaden muss er sich wohl in unserem Fall selber zuschreiben.

Wählerische Passagiere

Mit Zürich haben wir also einen unregulierten Flughafen. Deregulation verbindet man im Normalfall allerdings mit sinkenden Preisen. Betrachtet man aber die Effekte der Wirtschaftskrise auf europäische Flughäfen, stellt man mit Erstaunen fest, dass die Krise die Preise hat in die Höhe schnellen lassen. 2010 haben 21 von 24 grossen europäischen Flughäfen ihre Preise erhöht. Wenn man bedenkt, wie gering die Margen in unserem Geschäft sind, sind solche Erhöhungen gerade in einer Krise relevant.

Was geschieht also auf dem Airport-Markt? Flughäfen haben mit den Passagieren und den Fluggesellschaften prinzipiell zwei grosse Kundengruppen. Um zu verstehen, warum diese gegenüber den Flughäfen kaum Marktmacht ausüben können, muss man sie separat beleuchten.

Die Passagiere, speziell in der kleinen Schweiz, haben mehrere Flughäfen in ihrer Nähe. Und wie sich aus der Erfahrung mit Low-cost Carriern zeigt, sind sie an ihren Zielflughäfen oftmals bereit, eine längere Strecke zu ihrem eigentlichen Reiseziel in Kauf zu nehmen. Beim Weg zum Abflughafen sieht dies aber ganz anders aus. Untersuchungen haben gezeigt, dass jedes Prozent zusätzlicher Strecke die Wahrscheinlichkeit, dass ein Passagier den weiter entfernten Flughafen wählt, um vier Prozent sinken lässt. Betrachtet man die Gebühren, muss jedes Prozent zusätzlicher Strecke mit einem Prozent Gebühren entgolten werden. Dies zeigt, dass der Flughafen relativ viel Marktmacht genießt, und somit wenig Anreiz hat, seine Gebühren attraktiv zu gestalten.

Die unfreie Wahl

Betrachtet man nun die Airlines, stellt man fest, dass auch diese kaum Möglichkeiten haben, ihre Abflug- und Zielflughäfen frei zu wählen. Speziell bei Hub Carriern ist der Wechsel von einem Hub zu einem anderen kaum vorstellbar. Die damit verbundenen Einsparungen müssten enorm sein, um die ausfallenden Erträge zu Beginn zu kompensieren. Neben den geringeren Kosten am neuen Flughafen müsste das Passagieraufkommen dort auch gross genug sein, um einen Umzug zu rechtfertigen.

Bei Zielflughäfen von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen sieht es ein wenig anders aus. Gibt es mehrere Plätze, die eine Destination bedienen, gäbe es die Möglichkeit von Wettbewerb. Ein Beispiel hierfür wäre London. Doch auch hier kann man die Betreiber kaum gegeneinander ausspielen. Denn wie gesagt sind Inbound-Passagiere kaum gewillt, eine lange Anreise an ihre Abflughäfen in Kauf zu nehmen. Somit spielt es eine Rolle, welchen Flughafen man wählt. Entscheidet man sich aus diesem Grund für mehr als einen, entgeht einem der Skaleneffekt. Weil viele unserer Passagiere Business-Kunden sind oder Freunde und Familie besuchen wollen, gibt es für viele Routen keine Alternative. 2012 waren 35 Prozent der Reisenden in Heathrow unterwegs zu Freunden oder Familien, beziehungsweise 27 Prozent weltweit. Solche Kunden haben keine Wahl bei der Destination und sind daher auch weniger im Stande, den Preis durch die Wahl von anderen Routen zu drücken.

Eine Tatsache, die den Airlines allerdings zu gute kommt, ist, dass Flughäfen auch an neuen Routen interessiert sind. Somit beteiligen sie sich oftmals an den anfänglichen Werbekosten. Generell kann man aber sagen, dass es zwei bis drei Jahre dauern kann, bis sich Passagiere an

eine neu angebotene Route gewöhnt haben. Dementsprechend sind die Erträge in dieser Zeit eher niedrig.

Zusammenhalt statt Konkurrenz

Kann sich also unser Heimatflughafen zurücklehnen und seine Marktposition geniessen? Die Antwort ist ein klares Nein. Mit Eintritt der Golfcarrier und ihren Megahubs verändern sich die Zukunftsaussichten auch für die hiesigen Flugplätze. Würde Zürich zum Beispiel von Etihad als Sekundärhub ausgebaut, hätte dies unter Umständen negative Folgen für die Swiss. Direktverbindungen würden wahrscheinlich reduziert und damit die Funktion des Flughafens Zürich von einem Hub auf einen Regionalzubringer reduziert. Auch wenn es nicht soweit kommt, und sich der Langstreckenverkehr von Zürich aus immer mehr über Drehkreuze im mittleren Osten abwickeln würde, kann das dem Flughafen nicht egal sein. Ein integraler Teil seiner Geschäftstätigkeit hängt an der Hubfunktion für die Swiss. Werden die Swiss und ihre Allianzpartner unnötig geschwächt, geht die Konnektivität zurück, und auch der Flughafen steht schlechter da. Umgekehrt ist an einen Aufstieg Zürichs zu einem europäischen Megahub für andere Airlines nicht zu denken. Sowohl das Pistenlayout, als auch die Umweltbedenken, verhindern dies eindeutig. Damit wäre eigentlich klar, warum der Flughafen an konkurrenzfähigen Gebühren interessiert sein sollte. Und auch hier wird wieder ersichtlich, warum auch die Politik ein Wort in der Preisgestaltung mitreden sollte. Fallen Langstreckenverbindungen der Swiss weg, verschwinden nicht nur Ferienmöglichkeiten und Steuergelder. Jedes Langstreckenflugzeug generiert an seinem Heimatflughafen insgesamt rund 1000 Arbeitsplätze.

Es ginge auch anders....

Ganz anders sieht es natürlich in den Golfstaaten aus. 2008 verkaufte der Duty-free in Dubai Waren im Wert von 1,1 Milliarden Dollar. Mit diesem Geld wird der Flughafen quersubventioniert. Das ist wohl eine Extremform. Allerdings ist sie deutlich sinnvoller, als wenn Erträge aus nicht flugrelevantem Betrieb kaum oder gar nicht in die Gebührenberechnung einfließen. Was wäre also zu tun? In erster Linie muss es allen Beteiligten klar werden, dass sie existenziell miteinander verbunden sind. Eine florierende Aviatik-Branche ist im Interesse aller. Es ist weiterhin eindeutig notwendig, die Gebührenverordnungen anzupassen. Ausserdem wird der europäische Markt mit immer schärferen Auflagen zum Beispiel zu Nachtruhe und Öffnungszeiten geschwächt. Auch An- und Abflugregimes müssen den Bedürfnissen der Airlines angepasst werden, so dass die Wellen optimal abgewickelt werden können. Hier muss der Druck auf die europäische und insbesondere die Schweizer Politik ganz klar erhöht werden. Denn dies ist ein Ort, wo der Druck tatsächlich einen Missstand behebt. Ganz anders als bei unseren Löhnen und Ruhezeiten. ●

Quellen

- IATA Economics Briefing: Airport Privatisation
- IATA Economics Briefing: Airport Competition
- Dr. Wittmer, Andreas u. Prof. Dr. Bieger, Thomas: Perspektiven der Entwicklung der Hubs im Mittleren Osten - Reaktionsmöglichkeiten für Hubs in Europa

Seefahrt am Himmel

Etwas Fliegerlatein und Fliegergriechisch.

Text: Dr. Lorenz Stäger

Eigentlich eine fantastische Geschichte: Vor etwa 2800 Jahren schlossen sich in Mittelitalien einige Siedlungen zu einem Städtchen auf sieben Hügeln zusammen. Wie Appenzeller oder Basler sprachen sie ihren lokalen Dialekt, der sich im Laufe der folgenden Jahrhunderte zur führenden Sprache im westlichen Mittelmeer entwickelte. Rom hiess das Städtchen, die Sprache Latein. Im östlichen Mittelmeer hingegen dominierte das Griechische.

Beide alten Sprachen haben nachhaltig und weltweit Spuren hinterlassen, vor allem in den Wissenschaften, aber auch im Alltag oder in der Fliegerei. In dieser finden sich viele Begriffe aus der Seefahrt. Das beginnt schon am Boden mit dem Airport: *portus* ist das lateinische Wort für Hafen, verbunden mit *air*, das über Latein und Altfranzösisch auf das griechische *aer* (a-er ausgesprochen) «Luft» zurück geht. Wir finden die ältere Fassung in Aeropers. «Pers(onal)» wiederum kommt von *persona* «Maske, Person» und bezeichnete ursprünglich die Dienerschaft in einem Haus. Honi soit qui mal y pense!

Lateinische Wurzeln hat auch der Terminal (*terminus*, «Grenze»), über den wir gewissermassen vom zivilen in den fliegerischen Bereich wechseln. Und wenn es am Flughafen nach Kerosin riecht, kommen wieder die alten Griechen zum Zuge: Als es 1846 dem kanadischen Arzt und Geologen Gesner gelang, aus Kohle eine leicht brennbare Flüssigkeit herzustellen, entstand als Zwischenprodukt eine paraffinähnliche Masse. Er nannte diese «Kerosene», nach dem griechischen Wort *kerós* «Wachs». Englisch ausgesprochen klang das eben wie «Kerosin».

Doch wieder zurück zur Seefahrt. Für Bewohner am Mittelmeer mit seinen unzähligen Inseln war diese lebenswichtig. Die Steuermänner mussten Winde und Sterne und die Launen der Jahreszeiten kennen. Auch ohne Computer-Wetterkarten wussten sie, wann sie Zypern nördlich und Kreta südlich umsegeln oder sogar in einem geschützten Hafen überwintern mussten, wie dies uns etwa die Apostelgeschichte im Kapitel 27 schildert. Gesteuert wurde mit einem doppelten Ruder am Heck. Das Ruderblatt hiess *pedón*. Nach diesem nannte man im Mittelgriechischen den Steuermann *pedótes*. Daraus wurde über Zwischenstufen wie altitalienisch *pedoto* unser «Pilot» und mit einer zusätzlichen Silbe aus dem Lateinischen der «Co-Pilot», der Mit-Pilot. Der Dritte im Bunde ist heute der Auto-pilot. *Auto* ist eine Verkürzung aus griechisch *autómatos* «sich selbst bewegend». Wir kennen sie von unserem Auto, das ursprünglich als griechisch-lateinischer Zwitter «Auto-mobil», also auch «sich selbst bewegend» hiess. Ein Auto «für alle» ist übrigens ein «Omnibus», ein Dativ Plural zu *omnes* «alle». Die belanglose Endung *-bus* ist vielseitig verwendbar. Ich kann sie kombinieren zu «Autobus» oder zu «Airbus».

Vor Jahren flog noch ein Navigator mit. Eigentlich auch ein «Seemann», denn *navis* heisst lateinisch «Schiff». Das griechische Wort hingegen für Schiff ist *naus*, das Adjektiv dazu *nautikós*. Es lebt weiter in Nautical Mile,

wobei «Meile» zurückgeht auf das lateinische *mille* (Plural *milia*) *passuum* «1000 Doppelschritte» oder eine römische Meile.

Selbst die Kabine im Airbus kommt nicht ohne alte Sprachen aus. Eine *cabanna* war einst eine Hütte für Wächter in einem Weinberg, und *maître* leitet sich ab von lateinisch *magister* «Vorsteher, Meister». Vermutlich kommt sich ein oder eine *Maître de Cabine* gegenüber gewissen Passagieren gelegentlich tatsächlich wie eine Hüttenwartin vor. Da sind dann auch die Flight Attendants gefordert – *Attention, please!* – deren Bezeichnung auf das lateinische Verb *attendere* «hinstrecken, jemandem seine Aufmerksamkeit zuwenden» zurückgeht.

Damit ein Flugzeug fliegt, braucht es einen Antrieb. Auch dabei greift man gerne auf die alten Sprachen zurück. Der *motor* ist ein «Beweger» (das Adjektiv dazu haben wir schon oben dank dem «Auto-mobil» kennen gelernt) und der Propeller ein «Vorwärtstreiber». Ein moderner Jet hingegen wird von Turbinen getrieben. Die «Turbine» ist eigentlich ein Wirbel, und wenn es während des Fluges mal schüttelt, kann es in der Kabine «turbulent» zugehen. Das Wort «Jet» geht übrigens auf das lateinische Verb *iactare* «werfen, schleudern» zurück. Während ein Jet heisse Gase «hinausschleudert», tut dies in Genf der Jet d'eau mit frischem Seewasser 140 Meter in die Höhe.

Appenzeller oder Basler Dialekt statt Römischer: Reizvoll, sich auszumalen, wie dieser Text dann klingen würde. ●



Aeroporto = Luft-Hafen.

«Get Together» bekommt den Safety Prize

Vor einem Jahr haben Gaby Plüss und Chiara Gördes an dieser Stelle den monatlichen Lotsen-Piloten-Treff «Get Together» ins Leben gerufen. Jetzt sind die beiden Organisatorinnen dafür von Skyguide mit dem sogenannten Safety Prize ausgezeichnet worden.

Text: Gaby Plüss

Seit 2012 verleiht das Skyguide-Management in regelmässigen Abständen den sogenannten Safety Prize. Ausgezeichnet werden Mitarbeiter, die einen Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung der Safety geleistet haben. Der Safety Prize beschränkt sich nicht nur auf das operationelle Personal, er kann sämtlichen Skyguide-Angestellten vergeben werden.

Vertrauen und Verständnis

Die kontinuierliche Verbesserung der Safety besteht nicht nur aus der Einhaltung von Prozessen und Abläufen, sondern hat auch viel mit Vertrauen und Verständnis zu tun. Arbeiten wir Hand in Hand, dann harzt es meist auf beiden Seiten weniger. Das funktioniert aber nur, wenn wir dem Partner vertrauen und für seine Bedürfnisse Verständnis haben. Gegenseitiges Verständnis erreichen wir durch eine offene und direkte Kommunikation. Treffen sich Lotsen und Piloten, heisst es schnell einmal «Weshalb macht Ihr...?» oder «Wie funktioniert das bei Euch, wenn Ihr...?».

In einer internen Mitteilung zum Safety Prize schreibt Skyguide: «Mit ihrer Initiative, ein regelmässiges Treffen zum ungezwungenen Austausch zwischen Lotsen

und Piloten einzuführen, haben Gaby und Chiara den Grundstein gelegt, um dieses gegenseitige Verständnis und Vertrauen weiter zu fördern und zu pflegen. Dieses trägt letztlich auch zur Verbesserung der Flugsicherheit bei.»

Es freut uns natürlich sehr, dass unser Engagement vom Skyguide-Management nicht nur wahrgenommen, sondern auch honoriert wird. Dies zeigt auch die Tatsache, dass wir den Tower Chef bereits mehrfach in unserer Runde begrüssen durften, was auch von den Piloten immer wieder sehr geschätzt wird.

Bunt gemischt

Seit bald einem Jahr gibt es den Stammtisch nun bereits. Mal sind wir mehr, mal sind wir weniger Leute. Spannend ist es jedes Mal. Von der Helikopter-Flugschülerin bis zum A380-Piloten durften wir schon alle in unserer Runde begrüssen. Diese Horizonterweiterung ist nicht nur für uns Lotsen sehr bereichernd. Die Feedbacks, die ich von Teilnehmern bekomme, bestätigen mir diesen Eindruck immer wieder. Für uns ist heute schon klar, dass wir den Stammtisch auch im nächsten Jahr weiterführen werden. Wir freuen uns weiterhin auf zahlreiches Erscheinen. ●

Pilots & Controllers «GET TOGETHER»



Nächste Treffs

16. September 2014 • 21. Oktober 2014 • 18. November 2014

Wir treffen uns jeweils ab 17 Uhr in der **Angels' Wine Tower Bar** im **Radisson Blu** am Flughafen Zürich.

gaby.pluess@swissatca.org

«Die heutige Lärmpolitik gefährdet die Flugsicherheit»

Nicht nur bei der AEROPERS hat es einen Wechsel an der Spitze gegeben. Auch Aerocontrol Switzerland, der Verband der Zürcher Fluglotsen, hat seit diesem Frühling einen neuen Präsidenten. Mario Winiger setzt sich für ein einfaches und sicheres Flugsystem ein und wehrt sich gegen unsinnige Vorgaben der Politik.

Interview: Gaby Plüss

«Rundschau»: Wieso brauchen Schweizer Fluglotsen eine eigene Gewerkschaft?

Mario Winiger: Sowohl Flugverkehrsleiter als auch Piloten üben eine schwierige und sicherheitsrelevante Tätigkeit in einem komplexen Arbeitsumfeld aus. Es ist daher unerlässlich, dass unsere Berufsgruppe durch eigene Experten mit Fachkenntnis und Erfahrung vertreten wird. Wir sehen uns aber nicht als klassische Gewerkschaft, sondern als Fachverband mit gewerkschaftlichen Aufgaben.

Und wieso braucht es die drei regionalen Verbände Aerocontrol, Skycontrol und APTC?

Die Verbandslandschaft bei Skyguide ist historisch gewachsen. Skyguide betreibt seit jeher mehrere Standorte mit verschiedenen Interessensvertretungen. Die Koordination zwischen den Berufsverbänden funktioniert aber den Umständen entsprechend gut, und in Kernthemen haben wir gemeinsame Interessen.

Du erwähnst die verschiedenen Standorte. Es ist anzunehmen, dass die drei Verbände nicht immer die gleichen Interessen verfolgen. Wie muss man sich Eure Zusammenarbeit vorstellen?

Es ist verständlich, dass den Fachverbänden der eigene Standort am Herzen liegt, aber zum heutigen Zeitpunkt ist die Standortfrage nicht aktuell. Das Kerngeschäft ist in Genf und in Zürich dasselbe. Darum sind die drei Verbände unter einem Dachverband namens SwissATCA organisiert. Unter diesem Dach finden zum Beispiel die GAV-Verhandlungen statt. Es ist wichtig, dass wir die Stärken der verschiedenen Kulturen ausnützen und eine starke Gemeinschaft bilden. Auch wenn wir nicht immer der gleichen Meinung sind, versuchen wir gemeinsam an demselben Strick in dieselbe Richtung zu ziehen.

Wie viele Prozente arbeitest Du als Lotse und wie viele als Aerocontrol-Präsident?

Der Vorstand trifft sich einen Tag pro Monat zur Vorstandssitzung. Als Präsident bin ich aber zusätzlich mit Projekten und Sitzungen belastet, was einem Pensum von knapp 20 Prozent entspricht. Viele Arbeiten erledigen wir auch in der Freizeit. Die Zusammenarbeit mit der Dienstplanung bei Skyguide ist sehr angenehm, was die Planung erleichtert.

Fluglotsen arbeiten in einem Monopol-Job und können nicht von heute auf morgen ausgetauscht werden. Wie ist das Verhältnis zwischen Aerocontrol und dem Skyguide-Management?

Ich erachte das heutige Verhältnis trotz heikler Themen als gut. Allerdings belasten die angedrohten Sparmassnahmen, die ihren Ursprung in unrealistischen Verkehrsprognosen und Effizienzzielen der EU-Kommission haben, die Flugsicherungssysteme empfindlich, was zu einem angespannteren Verhältnis führen könnte. Wir werden von der Geschäftsleitung und den lokalen Entscheidungsträgern aber sehr ernst genommen und in viele Entscheidungen involviert.

Wie in dieser «Rundschau» zu lesen ist, besteht Euer Vorstand aus insgesamt acht Mitgliedern, die sich mit diversen Themenbereichen beschäftigen. Wird der Vorstand bei seiner Arbeit zusätzlich von Spezialisten unterstützt?

Wir erledigen praktisch sämtliche Aufgaben innerhalb des Vorstandes. Spezialisten, wie die AEROPERS sie kennt, gibt es bei uns nicht.

Wenn man sich Eure Aufgabenbereiche anschaut, dann entsteht der Eindruck, dass es da einige grosse Brocken darunter hat. Können sich die acht Vorstandsmitglieder überhaupt vertieft mit all diesen Gebieten befassen oder wollen sie überall einfach ein bisschen mitreden?

Es hat tatsächlich einige grosse Brocken. Wenn wir aber als kompetente Partner auftreten wollen, müssen



Mario Winiger wurde 1976 geboren. Als Sohn eines inzwischen pensionierten Fluglotsen wurde ihm die Liebe zur Aviatik quasi in die Wiege gelegt. Sein Weg zu den Zürcher Tower- und Approach-Lotsen führte ihn über die militärische Flugsicherung. Nach erfolgreich absolvierter Grundausbildung arbeitete er während vier Jahren als militärischer Fluglotse in Emmen. 2003 begann er mit der dreijährigen Umschulung zum zivilen Lotsen. Mario Winiger ist seit 2006 im Vorstand von Aerocontrol. Vor seiner Wahl zum Präsidenten betreute er mit viel Elan die Ressorts Safety und Kommunikation. Seinem unermüdlichen Einsatz ist es zu verdanken, dass Aerocontrol heutzutage in Sachen Flugsicherung auch in der Schweizer Presselandschaft als äusserst kompetenter Ansprechpartner wahrgenommen wird. Mario Winiger ist verheiratet und lebt in der Nähe des Flughafens. Als «Tiger Otto» amtiert er seit 2002 als Speaker der Patrouille Suisse.



Anstehen vor Startpiste 10 als Folge komplexer Verfahren.

wir durch Dossierkenntnis überzeugen. Aus diesem Grund ist unsere Organisation breit abgestützt und in diverse Ressorts aufgeteilt. Die Kernkompetenz befindet sich im entsprechenden Ressort, was die Arbeitsbelastung der einzelnen Vorstandsmitglieder auf ein erträgliches Mass reduziert und somit vertieftes Arbeiten fördert und zulässt.

Gibt es – abgesehen vom GAV – Themen, bei denen Aerocontrol ein echtes Mitspracherecht hat?

Als Fachverband arbeiten wir in diversen operationellen Projekten und bei der Untersuchung von Zwischenfällen mit. Vor allem die operationellen Projekte rund um das lämpolitisch dominierte Zürich stellen uns vor grosse Herausforderungen. Ein garantiertes Mitspracherecht besteht nicht. Es ist aber sicher sinnvoll, den Fachverband bei wichtigen Projekten von Anfang an zu integrieren, um spätere Opposition zu verhindern.

Der heutige Tower Chef Sigi Ladenbauer war während sechs Jahren mit Dir zusammen im Vorstand tätig. Seinen Wechsel vom Aerocontrol-Präsidenten zum Management hat er praktisch nahtlos vollzogen. Wie gehst Du als heutiger Präsident mit dieser speziellen Konstellation um?

Sigi Ladenbauers Seitenwechsel hat für uns viele Vorteile. Sigi fördert den Einbezug des Fachverbands in viele relevante Entscheidungen. Als ehemaliger Verbandspräsident kennt er zudem unsere Abläufe, was sich positiv auf eine effiziente Zusammenarbeit auswirkt. Als damals junges und anfänglich etwas übermotiviertes Vorstandsmitglied konnte ich während der gemeinsamen Vorstandszeit von seiner diplomatischen Art und seiner strukturierten Arbeitsweise profitieren. Als Präsident arbeite ich noch heute mit Führungsinstrumenten, die Sigi implementiert hat.

Kommen wir zur Politik. Ende Januar hat ein sogenannter ATCEUC Action Day gegen unrealistische Vorgaben der EU-Kommission stattgefunden. Kannst Du kurz erklären, worum es da eigentlich ging?

Die Flugsicherungsunternehmen werden von der EU-Kommission auf Grund unrealistischer Vorgaben gezwungen, effizienter und günstiger zu operieren. Skyguide muss in den nächsten Jahren massiv Kosten einsparen. Die EU-Kommission geht trotz gegenteiliger Indikatoren davon aus, dass der Luftverkehr in den

nächsten 20 Jahren um 50 Prozent zunehmen wird. Eine solche Zunahme ist im europäischen Luftverkehr kaum realistisch, da sowohl die Infrastruktur als auch die Mittel dazu fehlen. Diese Vorgaben bedrohen die Leistungsfähigkeit und die Entwicklungsmöglichkeiten der Flugsicherungsbetreiber und gefährden somit die Flugsicherheit. Um auf diese Missstände aufmerksam zu machen, hat ATCEUC (Air Traffic Controllers European Unions Coordination) als Dachorganisation von 28 europäischen Flugsicherungsverbänden zu einem Aktionstag aufgerufen. Unser Beitrag beschränkte sich aber lediglich auf das Einhalten der im Flugplan eingegebenen Flugflächen.

Die Fluggesellschaften monieren aber immer wieder, dass die Flugsicherungskosten zu hoch sind.

Ich befürworte realistische und zukunftsorientierte Leistungsziele, um langfristig die Sicherheit und Stabilität in der Flugsicherung zu gewährleisten. Es ist aber fast ein bisschen schizofren, wenn eine finanziell gesunde Schweizer Firma wie Skyguide einem massiven europäischen Spardiktat unterworfen ist. Die Sparvorgaben der EU-Kommission bedrohen Arbeitsplätze und hemmen Projekte, die gebraucht werden, um die Flugsicherheit zu verbessern und die Effizienz zu steigern. Es darf nicht sein, dass diese Sparvorgaben hauptsächlich vom Personal getragen werden. In Zürich herrscht seit Jahren Personalunterbestand. Eine Reduktion des Personalkörpers würde zu einem Leistungsabbau und zu Verspätungen führen. Die Zürcher Fluglotsen arbeiten heute, gemessen an den Bedingungen, sehr effizient. Die täglichen Verspätungen entstehen nicht wegen der ATC, sondern aufgrund massiver lämpolitischer Vorgaben, hoheitlicher Interessen, Wetter oder Überkapazitäten.

Seit mehreren Jahren gibt es Bestrebungen, die Verkehrsströme über Europa neu zu definieren und die stark fragmentierten Luftraumstrukturen zu vereinfachen. Dazu sollen im Projekt Single European Sky (SES) mehrere funktionelle Luftraumblöcke geschaffen werden. Der Schweizer Luftraum soll dabei zusammen mit den Lufträumen von Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg und den Niederlanden zum sogenannten Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) zusammengefasst werden. Was ist die Haltung von Aerocontrol gegenüber SES und FABEC?

FABEC und SES sind rein politische Projekte, die zum Scheitern verurteilt sind. Schon heute fliegen sämtliche Flüge so direkt als möglich zur Destination. Umwege entstehen wegen hoheitlicher und wirtschaftlicher Interessen. Überflüge generieren Einnahmen. Die meisten Länder haben zudem ein nachvollziehbares hoheitliches Interesse, das der militärischen Aviatik Flugräume zusichert. Flugsicherungstechnisch gesehen wären heute schon direktere Flugwege möglich. Nationale Eigeninteressen, wie zum Beispiel die einseitige deutsche Verordnung DVO, werden diese aber auch in Zukunft verhindern.

In einer Medienmitteilung vom 31. Januar 2014 ist zu lesen, dass Skyguide das erste virtuelle Flugsicherungs-

zentrum plant. Ab 2016 wird der gesamte obere Luftraum bei schwachem Verkehrsaufkommen vom Standort Genf aus betreut. Ich könnte mir vorstellen, dass Du Dir als Präsident der Zürcher Fluglotsengewerkschaft Sorgen über den Standort Zürich machst und darüber nicht allzu erfreut bist?

Das Projekt «Virtual Centre» hat tatsächlich Potenzial, um ein Kontrollzentrum zu schliessen. Ob bei schwachem Verkehrsaufkommen oder in der Nacht der gesamte Schweizer Luftraum von nur einem Kontrollzentrum bewirtschaftet werden kann, hängt von vielen Faktoren ab. Damit die Lizenz eines Flugverkehrsleiters erneuert werden kann, sind diverse Nachweise zu erbringen. Mit den heutigen Lizenzvorgaben glauben wir nicht, dass dieses Projekt erfolgreich abgeschlossen wird oder den erhofften Spareffekt erzielt. Wir erachten es aber als sinnvoll, die bestehenden Infrastrukturen für Europa fit zu machen und unterstützen jegliche Verbesserungen des heutigen Flugsicherungssystems. Das Skyguide-Management hat uns zudem versichert, dass auch langfristig mit zwei Standorten geplant wird.

Sprechen wir über den Flughafen Zürich. Seit Jahren ist dessen Komplexität ein Dauerbrenner. Wie beurteilst Du die heutige Situation?

Die heutige Situation ist unbefriedigend und manchmal auch kritisch. Wie wir aus der Vergangenheit wissen, ist das komplexe System am Flughafen nicht mehr fehlerfrei beherrschbar. Würden die Verfahren vereinfacht und die Flugwege getrennt, könnte der Flughafen sicherer und effizienter betrieben werden. Tatsächlich aber sind die Verfahren komplex und die lärmpolitischen Auflagen streng. Zudem steigt die Kapazitätsnachfrage. Aerocontrol wehrt sich vehement gegen diese Entwicklung und fordert, dass die Lärmpolitik endlich der Sicherheit untergeordnet und die Komplexität der Verfahren, inklusive An- und Abflugrouten, deutlich reduziert wird.

Von 2000 bis 2011 ereignete sich praktisch jedes Jahr ein schwerer Vorfall. Im Untersuchungsbericht zum Vorfall vom 15. März 2011 schreibt die SUST, dass «das heutige System bei hohem Verkehrsaufkommen eine nur geringe Fehlertoleranz aufweist und dass das Gesamtsystem des Flughafens Zürich gegenwärtig auf eine Art betrieben wird, die weitere systeminhärente Risiken birgt» (siehe «Rundschau»-Ausgabe 4/2012). Fühlst Du Dich noch wohl bei der Arbeit?

Einfachere Verfahren würden sowohl die Nerven unserer Mitglieder schonen, als auch unseren Kundendienst verbessern. Obwohl ich mich am Radar nach wie vor wohl fühle, beschäftigt mich das Schicksal von Kollegen, die in einen schweren Vorfall involviert waren. Viele dieser Vorfälle hätten durch einfachere Verfahren vermutlich vermieden werden können. Die vielen lärmpolitischen Vorga-

ben erschweren unsere Arbeit und machen das System für Fehler anfällig.

Was braucht es aus Sicht des Aerocontrol, um die Komplexität in Zürich endlich zu entschärfen?

Es braucht vor allem einen echten Willen zu einem stabileren und einfacheren System. Die Sicherheitsüberprüfung hat die Schwachstellen des Flughafens aufgezeigt. Kreuzende Flugwege sind sowohl am Boden als auch in der Luft zu minimieren. Um das fehleranfällige Bisenkonzept zu sistieren, braucht es den 16-Straight (Start auf Piste 16 mit geradem Abflug). Zudem muss das heutige Ostkonzept zwingend aufgewertet werden. Ohne Entflechtung der An- und Abflugrouten und einer Pistenverlängerung mit gleichzeitiger Reduktion von Pistenkreuzungen kann dieses Konzept nicht als Hauptanflugkonzept betrieben werden.

Was antwortest Du der lärmgeplagten Bevölkerung rund um den Flughafen, die auf ein Recht nach Ruhe pocht?

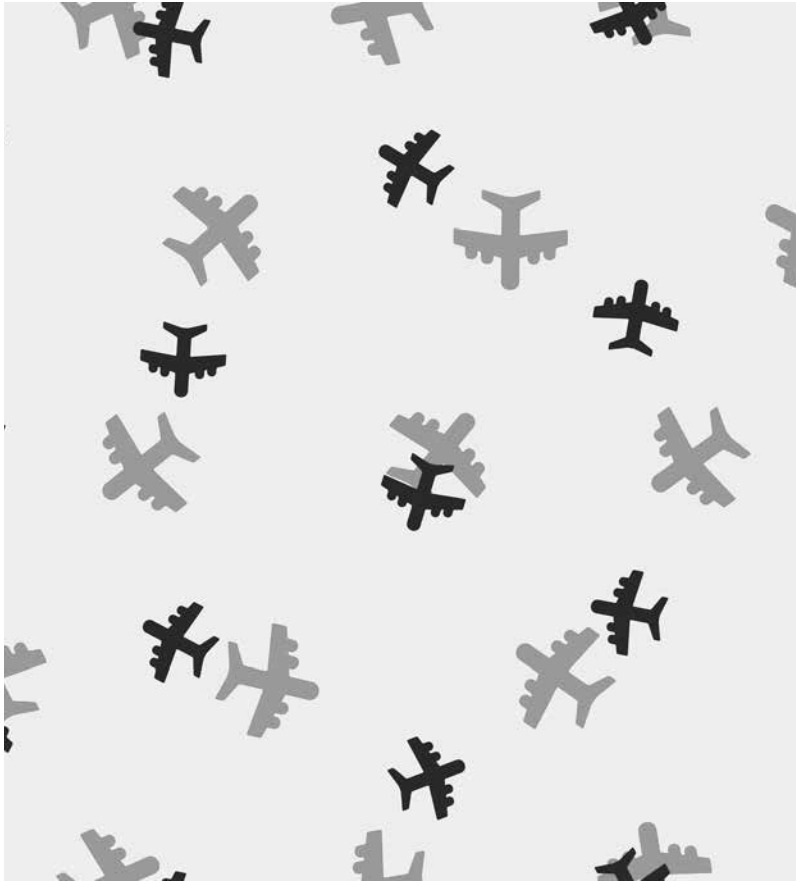
Selbstverständlich muss die Bevölkerung vor Lärm geschützt werden. Ich kann auch gut verstehen, dass sich langjährige Bewohner der An- und Abflugschneisen zu Wort melden. Wenig Verständnis habe ich aber für Neuzuzüger, die von der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens profitieren und sich schnellstmöglichst einer Fluglärmorganisation anschliessen. Der Bevölkerung rund um den Flughafen muss man gewisses Mitspracherecht gewähren. Die heutige Lärmpolitik gefährdet aber die Flugsicherheit und reduziert die Kapazität in einem ungesunden Mass.

Anfang 2013 erschien der Bericht der Flughafenpartner zur Sicherheitsüberprüfung des Flughafens Zürich. Gemäss einer Medienmitteilung unterstützt Aerocontrol die im Bericht genannten Massnahmen und fordert deren zeitgerechte Umsetzung, ansonsten über eine

«Die Vorgaben der EU-Kommission bedrohen Arbeitsplätze.»



Luftaufnahme des Flughafens Zürich.



Kreuzende Flugwege sind zu minimieren.

Reduktion der Flughafenkapazität diskutiert werden müsse. Wann ist es Zeit, um über eine Kapazitätsreduktion zu diskutieren?

Das Fass ist zu gewissen Zeiten bereits übertoll. Gemäss aktuellen Berechnungen landen auf der Piste 14 durchschnittlich 32 Flugzeuge pro Stunde. Heute bietet die Flughafen Zürich AG aber massiv mehr Flugbewegungen pro Stunde an, die das System teilweise über Gebühr belasten. Sollten die heutigen Verfahren nicht endlich vereinfacht werden, darf eine Kapazitätsreduktion in Spitzenzeiten nicht länger tabu sein.

Der Bericht zur Sicherheitsüberprüfung nennt das Pistenkreuz als einen der Hauptgefahrenpunkte des Flughafens. Seit Mitte Juni führt Skyguide bei Anflügen auf Piste 34 einen sogenannten Trial durch. Um das Pistenkreuz zu entschärfen, erfolgten die Starts nicht mehr wie gewohnt auf den Pisten 28 und 32, sondern nur noch auf Piste 32. Ziel dieses Trials war, dessen Auswirkungen auf die Safety und die Kapazität zu analysieren. Wie steht Aerocontrol zu diesem Versuch?

Zürich ist einer der wenigen Flugplätze in Europa, der noch regelmässig mit kreuzenden Pisten operiert. Dieses Regime hat bereits zu vielen sicherheitsrelevanten Vorfällen geführt und sollte endlich vereinfacht werden. Nach jedem Vorfall ertönt der Ruf nach mehr Sicherheit. Will Skyguide nun dieses Risiko minimieren, fordern unsere Partner unverzüglich gleichbleibende Kapazität. Da für uns die Sicherheit an erster Stelle steht, unterstützen wir diesen Trial zu 100 Prozent.

«Kapazitätsreduktionen zu Spitzenzeiten dürfen nicht länger tabu sein.»

Just zum Ferienbeginn Mitte Juli wurde der Trial an zwei Wochenenden ausgesetzt. Was sagst Du zu diesem Vorgehen?

Dieser für uns unerwartete Unterbruch zeigt klar auf, wo für unsere Partner die Prioritäten liegen. Es ist frustrierend zu sehen, dass sämtliche Bemühungen der Flugsicherung spätestens dann in Frage gestellt werden, wenn sie die Kapazität negativ beeinflussen.

Leider lassen sich Zwischenfälle oder sogar Unfälle nicht immer vermeiden und es kommt zu Untersuchungen. Aerocontrol legt dabei grossen Wert auf die sogenannte «Just Culture». Wie sorgt Ihr dafür, dass «Just Culture» gelebt und umgesetzt wird?

Damit wir aus Fehlern lernen können, braucht es freiwillige Meldungen über sicherheitsrelevante Vorkommnisse. Solange Bestrafungen zu befürchten sind, wird aber längst nicht alles gemeldet. Fluglotsen oder Piloten sollen deshalb nicht für ihre Handlungen oder Unterlassungen bestraft werden, solange sie weder vorsätzlich noch grob fahrlässig gehandelt haben. Wir setzen uns dafür ein, dass die Lotsen konsequent sämtliche Vorkommnisse melden. Zudem unterstützen wir die betroffenen Kollegen bei internen und externen Untersuchungen.

Du bist nun seit 8 Jahren im Vorstand von Aerocontrol. Woher nimmst Du nach so langer Zeit die Motivation für diese Arbeit?

Die Arbeit im Vorstand ist spannend und bietet eine willkommene Abwechslung zur Arbeit an der Front. Die Mitarbeit in verschiedenen Projekten ist interessant und fördert das globale Verständnis. Mein Team motiviert mich bei meinem Engagement und wir sehen immer wieder, was wir gemeinsam erreichen können. Ich denke aber, dass das Amt des Präsidenten der letzte Schritt in meiner Gewerkschaftskarriere darstellt.

Was sind Deine Ziele als Präsident des Aerocontrol?

Es ist mir ein Anliegen, die bewährte und erfolgreiche Arbeit meiner Vorgänger fortzuführen. Mit meinem Team will ich die Anliegen unserer Mitglieder bestmöglich vertreten. Die sinnlosen Sparziele der EU-Kommission sind ein Paradebeispiel für aviatisches Unwissen und werden uns sicher noch lange beschäftigen. Auch auf nationaler Ebene spielt die Politik eine wichtige Rolle. Rund um den Flughafen Zürich hat die Lärmpolitik heute leider einen grösseren Stellenwert als die Flugsicherheit. Dies gilt es endlich zugunsten eines sicheren und stabilen Flugsystems zu korrigieren.

Herzlichen Dank für dieses interessante Gespräch! ●

«Go-ahead» – Aerocontrol Switzerland

Aerocontrol Switzerland ist der Verband der Zürcher Fluglotsen. Ein Blick hinter die Kulissen zeigt, dass es sich dabei um weit mehr als um eine Gewerkschaft handelt, die sich nur um das soziale Wohlergehen ihrer Mitglieder kümmert.

Text: Gaby Plüss

Berufsverbände gibt es nicht nur auf Pilotenseite. Auch die Schweizer Fluglotsen sind in mehreren Verbänden organisiert. So repräsentieren Aerocontrol, Skycontrol und APTC zusammen rund 400 zivile Flugverkehrsleiterinnen und Flugverkehrsleiter der Kontrollzentren in Wangen/Dübendorf und in Genf sowie auf den Flughäfen Zürich, Genf, Bern, Lugano, Grenchen und Sion.

Im Gegensatz zur Swiss sind diese regionalen Verbände durch den schweizerischen Dachverband Swiss-ATCA untereinander ebenfalls organisiert. Wenn immer nötig, treten sie Skyguide gegenüber als eine Einheit auf. So unterstehen beispielsweise sämtliche Skyguide-Lotsen demselben GAV, wobei verschiedene GAV-Anhänge den regionalen Unterschieden Rechnung tragen. In einer seiner diversen Internetpublikationen beschreibt Kollege Tilly die Schweizer Lotsenverbände als «eine Vereinigung von Fluglotsen, bei der es sich um eine vernünftige, aber schlagkräftige Truppe handelt».

Mitglieder

Aerocontrol repräsentiert rund 200 Flugverkehrsleiterinnen und -leiter, die sowohl im Kontrollzentrum in Wangen als auch am Flughafen Zürich arbeiten. Aerocontrol hat Aktiv- und Passivmitglieder. Aktivmitglieder sind lizenzierte Fluglotsen und/oder Temporärexperten, die dem GAV für Flugverkehrsleiter unterstehen. Passivmitglieder sind ehemalige Aktivmitglieder, die über keine gültige Lizenz mehr verfügen, und sie haben kein Stimm- und Wahlrecht. Aerocontrol hat zur Zeit einen Organisationsgrad von 100 Prozent.

Vorstand

Der Vorstand besteht aus insgesamt acht Mitgliedern. Um die Balance zu wahren, arbeiten diese je hälftig in der Luftstrassenkontrolle und im Tower/Approach. Der jetzige Präsident ist Tower/Approach-Lotse, der aktuelle Vizepräsident hingegen arbeitet in der Luftstrassenkontrolle.

Der Vorstand ist eine relativ junge Truppe. Das älteste Vorstandsmitglied zählt 44 Jahre, das Jüngste ist 28 Jahre

alt. Zählt man die Dienstjahre aller Vorstandsmitglieder zusammen, so kommt man auf total 84 Jahre Erfahrung in der Flugsicherung. Auch die Frauenquote kann sich sehen lassen. Sie liegt bei genau 50 Prozent.

Ein Blick auf die Homepage des Aerocontrol zeigt, wie vielfältig die Aufgaben der Vorstandsmitglieder sind. Konkret betreuen sie die Themenbereiche Safety, Operationelles, Soziales und Berufliches, Internationales, Kommunikation, Technik, Finanzen und Mitgliederbetreuung. Auch das Sekretariat wird vom Vorstand selber geführt. Damit alle diese Aufgaben erledigt werden können, treten sämtliche Aktivmitglieder jährlich einen Ruhetag zu Gunsten des Vorstands ab.

Ziele

Aerocontrol verfolgt diverse Ziele. Oberstes Ziel ist zweifelsohne die Gewährleistung eines sicheren und effizienten Luftverkehrs. Aerocontrol legt dabei grosses Gewicht auf die sogenannte «Just Culture» (siehe auch Interview mit Mario Winiger in dieser «Rundschau»-Ausgabe) und unterstützt deren konsequente Umsetzung sowohl intern als auch extern.

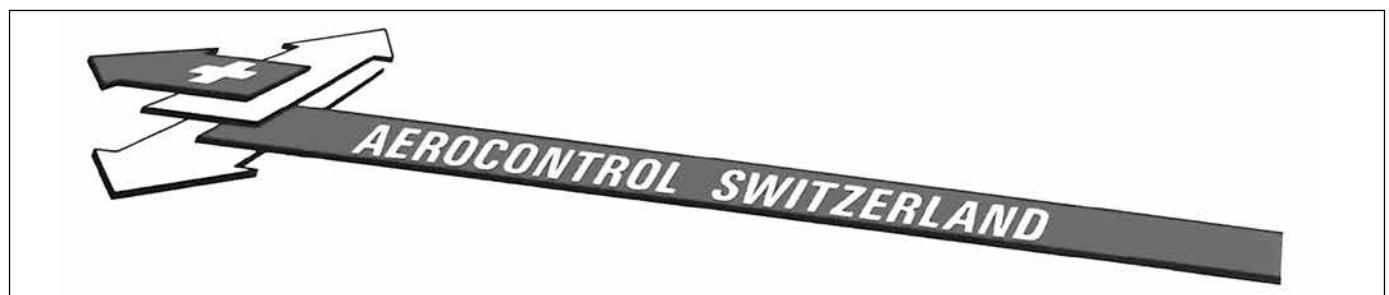
Selbstverständlich vertritt Aerocontrol auch die Interessen der Zürcher Lotsen gegenüber Skyguide und setzt sich für das langfristige Wohl seiner Mitglieder am Arbeitsplatz ein. Darunter fallen etwa die Regelung des Arbeitsverhältnisses mittels eines zeitgemässen GAV oder eine solide Altersvorsorge.

Auch bei der Erstellung neuer Betriebsverfahren zeichnet sich Aerocontrol durch eine aktive Mitarbeit aus. Hier liegt der Fokus zur Zeit ganz klar auf dem Flughafen Zürich. Dessen hohe

Komplexität hat ihren Ursprung hauptsächlich in lärmpolitischen und infrastrukturellen Sachzwängen und weist heutzutage eine zu geringe Fehlertoleranz auf. Aerocontrol setzt sich deshalb für eine Vereinfachung der Verfahren am Flughafen Zürich und somit für eine höhere Gewichtung der Sicherheit ein.

Sowohl auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene pflegt Aerocontrol eine enge Zusammenarbeit mit Partnerverbänden, Organisationen und Interessenvertretungen. Dazu gehören beispielsweise die Gewerkschaft deutscher Fluglotsen und die IFATCA (unser Pendant zur IFALPA), oder die SwissALPA und das BAZL.

«Aerocontrol hat einen Organisationsgrad von 100 Prozent.»



Aerocontrol pflegt eine offene Verbandskultur und fördert die aktive Teilnahme der Mitglieder. Selbstverständlich unterstützt Aerocontrol auch Mitglieder, die sich in einer Notlage befinden. Dabei leistet Aerocontrol rechtlichen, finanziellen und kameradschaftlichen Beistand.

gaby.pluess@swissatca.org

Manchmal geht es schneller, als man denkt. Durch mein Engagement für die «Rundschau» arbeite ich seit gut zwei Jahren mit dem Vorstand von Aerocontrol zusammen. Diese Zusammenarbeit hat bei mir einen sehr positiven Eindruck hinterlassen. Es ist darum nicht

weiter verwunderlich, dass ich mich bereits mehrfach mit einer allfälligen Mitarbeit in unserem Vorstand auseinandergesetzt habe. Als im Juni per 1. August eine Vakanz ausgeschrieben wurde, musste ich deshalb nicht mehr lange überlegen. Mitte Juli wurde ich anlässlich einer ausserordentlichen GV in den Vorstand von Aerocontrol gewählt. Seit Anfang August betreue ich hauptsächlich die Bereiche Operationelles und interne Kommunikation. Aerocontrol gilt in Sachen Flugsicherung heutzutage als kompetenter Ansprechpartner. Als Vorstandsmitglied werde ich alles daran setzen, dass das auch in Zukunft so bleibt. ●

Neue «Rundschau»-Redaktoren

Wir dürfen in dieser «Rundschau»-Ausgabe Marcel Bazlen und Dominik Haug im Redaktionsteam unserer Zeitschrift begrüßen. Die beiden stellen sich hier selber vor.



Dominik Haug

Als Neuzugang in der «Rundschau»-Redaktion möchte ich mich an dieser Stelle sehr gerne kurz vorstellen.

Geboren wurde ich vor beinahe 30 Jahren in Karlsruhe in Baden-Württemberg. Das Fliegen faszinierte mich schon seit längerer Zeit. Begonnen hat es, wie vermutlich bei den meisten, mit dem ersten Flug in die Ferien.

Genauso grosses Interesse hatte ich jedoch auch am Journalismus. Daher entschied ich mich nach dem Abitur für ein Journalismus-Studium in Heidelberg und redete mir ein, dass man fliegen ja schliesslich auch privat könne. Wie ihr wohl alle nachvollziehen könnt, blieb der Wunsch zum Fliegen als berufliche Tätigkeit weiterhin bestehen. Daher entschloss ich mich nach abgeschlossenem Bachelor-Studium, der Fliegerei eine Chance zu geben. Glücklicherweise konnte ich im PK 2/11 die Ausbildung an der SAT absolvieren.

Mittlerweile fliege ich seit ungefähr einem Jahr auf der A320 und bereue den Wechsel vom Notizblock ins Cockpit in keiner Weise. Durch die Mitarbeit in der «Rundschau» kann ich nun auch wieder meine zweite Leidenschaft ausüben und etwas zu Papier bringen. Meine Freizeit verbringe ich gerne draussen mit dem Rennvelo oder im Winter am Snookertisch.

Ich freue mich darauf, dass ich in Zukunft den ein oder anderen Artikel zur «Rundschau» beitragen kann, auf die Zusammenarbeit in der Redaktion und auf Feedback im Cockpit.



Marcel Bazlen

Als zweites neues Mitglied der «Rundschau»-Redaktion möchte ich gerne die Gelegenheit nutzen, um mich vorzustellen. Ich wurde 1988 in Stuttgart geboren und bin in einem Vorort der schönen Landeshauptstadt Baden-Württembergs aufgewachsen. Wie es der Zufall so will, liegt dieser Vorort genau in der Einflugschneise für die Piste 07 des Stuttgarter Flughafens. Somit konnte ich also mein Leben lang, Tag ein Tag aus, Flugzeuge bestaunen, wie sie im Landeanflug majestätisch durch die Luft segelten. Die Faszination dafür wurde irgendwann so gross, dass ich beschloss, solche Flugzeuge selber steuern zu wollen.

Nachdem ich also 2008 mein Abitur in der Tasche hatte, leistete ich bis zum Herbst 2009 meinen Zivildienst ab. Während dieses Zivildienstes machte ich bereits meine Bewerbungsmappe für die SAT fertig, und nach erfolgreichem durchlaufen des Assessments konnte ich dann im PK2/10 meine Ausbildung zum Berufspiloten beginnen.

Seit März 2012 sitze ich nun also mit grosser Freude im Cockpit der Swiss-A320-Flotte, auch wenn mir der Anflug über den elterlichen Garten auf die Piste 07 in Stuttgart bisher verwehrt blieb.

Da ich seit jeher grosser Fan der «Rundschau» bin, bin ich dem Aufruf nach neuen Redakteuren gefolgt und hoffe, in Zukunft einen kleinen Beitrag zur tollen Arbeit der ganzen Redaktion leisten zu können. Ich freue mich, ein Teil des Teams zu sein. ●

Das Wetter – es wird heisser und stürmischer

Spätestens seit die Welt vom Klimawandel spricht, prognostizieren Klimatologen auf der ganzen Welt, dass das Wetter extremer werde. Auch das Wetter in Mitteleuropa wird sich ändern, und wir Piloten werden durch das Wetter noch mehr gefordert werden. Ein Ausblick, wie das Wetter uns in den kommenden Jahren vor neue Aufgaben stellen wird.

Text: Dominik Haug

In den vergangenen Jahren erlebten wir in Mitteleuropa ungewöhnliche meteorologische Ereignisse. Man erinnere sich nur an einen Tornado über Süddeutschland, einen über dem Züri-See oder das, bereits zweite, Jahrhunderthochwasser in Ostdeutschland. Ob dies alles mit einem zukünftigen Klimawandel zusammenhängt, oder ob es aber zufällig gehäufte Einzelevents sind, darüber streiten die Wissenschaftler weltweit. Allerdings geht die Meinung klar in die Richtung, dass sich unser Klima in diesem Jahrhundert verändern wird.

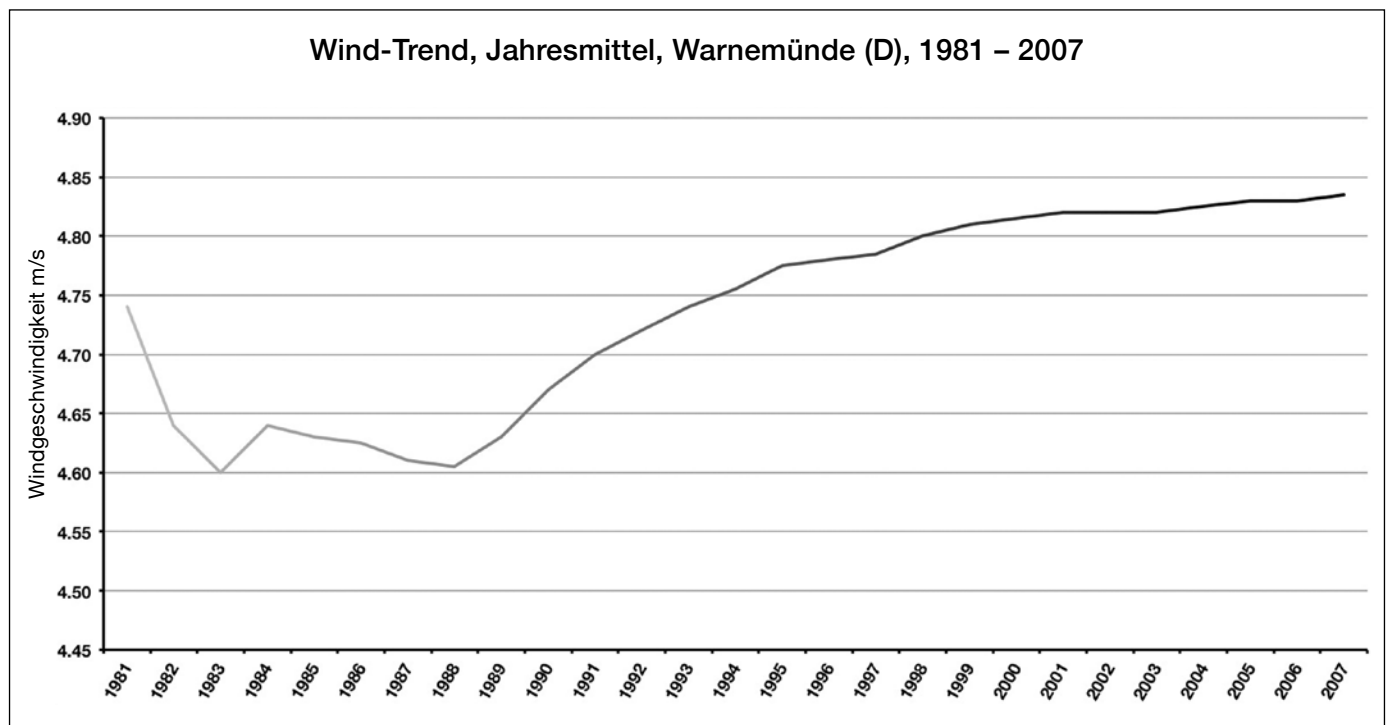
Die oben genannten Wettersituationen sind aussergewöhnlich und stellen uns Piloten aber nur selten vor grössere, unvorhersehbare Probleme. Sie sind entweder zu lokal und klein, wie die Tornados, oder geschehen nicht «über Nacht», wie die Überschwemmungen, sodass wir uns schon im Vorfeld darauf einstellen und unsere Operation anpassen können. Für uns ist die Zunahme von Orkanen im Herbst am ehesten zu spüren. So kam es von 1998 bis 2013 zu zwölf Stürmen der Kategorie «Orkan» oder «Sturmtief» in Europa. Im gleichen Zeitraum von 1968 bis 1983 ereigneten sich lediglich vier solcher Stürme.

Sommer und Herbst am anfälligsten

Für unsere tägliche Operation am auffälligsten sind sicherlich die Gewitter im Sommer und die Stürme im

Herbst. Durch die Tendenz zu wärmeren Sommern lässt sich auch eine ansteigende Gewitteraktivität prognostizieren. Die Gewitter in unseren Breiten werden nicht nur in ihrer Anzahl zunehmen, sondern auch in ihrer Intensität. Für Piloten auf europäischen Kurzstreckenflügen bedeutet dies, dass Gewitter im Sommer sicher seltener zu überfliegen sind, da sie mehr Energie enthalten und damit in grössere Höhen ansteigen können. Ausserdem ist damit zu rechnen, dass wir vermehrt von Hagelgewittern betroffen werden, wie sie zum Beispiel im Sommer 2013 in Baden-Württemberg niedergingen und zu grossen Schäden geführt haben. Daher werden wir also im TAF häufiger «+TSRA» antreffen, aber auch länger warten müssen, bis sich das entsprechende Gewitter wieder vom Platz verzogen hat, da es schlicht grösser ist.

Wie bereits erwähnt, wird auch die Anzahl von Orkanen vor allem im Herbst zunehmen. Der Vorteil ist hier jedoch, im Gegensatz zu der Gewitterproblematik im Sommer, dass sich diese Stürme von den Meteorologen mit einer grösseren Genauigkeit, was Intensität, Zeitpunkt und Ort betrifft, vorhersagen lassen. Dies liegt daran, dass die Stürme meist über grosse Distanzen über die Kontinente ziehen. So lässt sich ihr Weg recht gut prognostizieren. Gerade bei den Wärmegewittern im Sommer handelt es sich eher um lokale Ereignisse, die zwar generell vorhergesagt werden können, aber lange nicht so detailliert und weit im Voraus. Dadurch sind



Windgeschwindigkeiten in Warnemünde (Nordeutschland): Deutlich erkennbarer Anstieg seit 1989.

wir in der täglichen Operation besser darauf vorbereitet. In der neueren Vergangenheit kam es nur zu einem Zwischenfall, der aufgrund eines Orkans geschah. Die Bilder, als Flug LH044 in Hamburg während des Orkans «Emma» mit der linken Flügelspitze den Boden berührte, sind uns sicher noch im Gedächtnis.

Zunahme tropischer Stürme?

Wir kennen in unserem Sprachgebrauch verschiedene Bezeichnungen für tropische Wirbelstürme. So bezeichnen Hurrikan, Zyklon und Typhoon alle dieselbe Art Sturm. Von einem Hurrikan sprechen wir im Nordpazifik und Atlantik, von einem Zyklon im indischen Ozean und von einem Typhoon in Südostasien. Auf unserem Streckennetz begegnen wir diesen Stürmen am ehesten in Singapur, Bangkok, Sao Paulo und natürlich Miami.

Ob eine Erhöhung der Oberflächentemperatur der Meere in Zusammenhang mit der weltweiten Erwärmung die Bildung von tropischen Stürmen begünstigt oder nicht, wird momentan in Forscherkreisen kontrovers diskutiert. Generell lässt sich jedoch festhalten, dass die Oberflächentemperatur von Strömungen beeinflusst wird und sehr stark schwankt. Diese Schwankungen haben nach heutigem Stand der Forschung mehr Einfluss auf die Anzahl und Stärke der tropischen Stürme, als die Klimaerwärmung. Im Nordatlantik beispielsweise wird mit der höchsten Temperatur und damit einhergehend der höchsten Sturmaktivität um das Jahr 2020 herum gerechnet. Danach wird, Stand heute, die Temperatur tendenziell wieder sinken.

Da die Temperatur aber stark schwankt, bleibt die Frage dennoch offen, ob die Maximaltemperaturen oder auch die Durchschnittstemperaturen steigen. Dies hätte zur Folge, dass wir nicht in jedem Jahr mit mehr Stürmen rechnen müssen, aber generell die Durchschnittszahl der Stürme über mehrere Jahre gesehen steigen könnte.

Unfälle durch Wetterphänomene

Während es hier in Europa aufgrund des Wetters bisher selten zu Zwischenfällen kam, sieht dies in anderen Gebieten der Erde leider anders aus.

Aufgrund einer Windshear verunglückte eine MD-80 der American Airlines im Sommer 1999 in Little Rock, Arkansas. Trotz eines Gewitters über dem Flugplatz und mehrerer Windshear-Warnungen, setzten die Piloten den Landeanflug fort. Bedingt durch die lange Arbeitszeit und die «target fascination» auf eine erfolgreiche Landung, vergassen sie, die Spoiler und das ABS zu aktivieren. Nach der Landung rutschte die MD-80 von der nassen Piste. Elf Menschen, einschliesslich der beiden Piloten, verloren bei dem Unfall ihr Leben.

Ein noch tragischeres Ende, auch aufgrund von Scherwinden, nahm Flug 191 der Delta Airlines im Jahr 1985. Im Anflug auf Dallas/Fort Worth durchflog die Crew eine Gewitterzelle und geriet dabei in einen Microburst. Die Geschwindigkeit stieg von 149 auf 173 Knoten, um kurz darauf wieder auf 133 Knoten zu sinken. Während die Piloten versuchten, die Geschwindigkeit wieder zu stabilisieren, wurde das Flugzeug von Fallwinden erfasst und mit bis zu 1800 Fuss pro Minute zu Boden gedrückt. Es schlug schliesslich knapp zwei Kilometer nördlich der Landebahn auf die Erde auf. Bei diesem Unglück verloren 134 der 153 Personen an Bord ihr Leben.



Der Flug AA1420 endete hinter der Piste, auch weil die Piloten trotz mehrerer Windshear-Warnungen keinen Go-around eingeleitet hatten. Elf Menschen starben.

Auch beim Absturz der Air France (AF447) über dem Südatlantik im Jahr 2009 spielte das Wetter bekannterweise eine Rolle. An den Pitot-Rohren kam es beim Durchfliegen einer Gewitterfront über am Südatlantik zu Vereisungen, was etliche Systemausfälle, wie das zur Geschwindigkeitsanzeige, zur Folge hatte. Die Konsequenzen sind uns allen noch bestens präsent.

Operationelle Konsequenzen

Für uns Piloten ist natürlich die Frage am interessantesten, in wie weit wir in unserem Berufsalltag bei der täglichen Operation gefordert werden und wir uns gegebenenfalls anpassen müssen.

Wie bereits erwähnt, können wir in Zukunft eine grössere Anzahl und intensivere Gewitter und Stürme erwarten. Dies beeinflusst unsere Operation dahingehend, dass unsere Destination, aber auch eventuell die Alternates für gewisse Zeit, geschlossen ist. Daher würde es zu einer grösseren Anzahl und generell längeren Holdings kommen. Dies bedingt selbstverständlich eine gewisse Menge an Fuel. Was geschehen kann, wenn dies nicht vorhanden ist, konnte man im Sommer 2012 bei Ryanair sehen. An einem einzigen Tag mussten drei Maschinen aufgrund eines Gewitters in Madrid nach Valencia ausweichen und dort unter «Mayday» landen.

Ebenso kann es aus den gleichen Gründen, anstatt einer grösseren Anzahl Holdings, zu einer grösseren Anzahl Diversions kommen.

Falls ein Anflug möglich ist, wäre ein denkbares Szenario, dass wir durch unstabilierte Anflüge aufgrund der Gewitter und Stürme, eine grössere Anzahl Go-arounds erleben werden. Ausserdem schreiben unsere Bücher ganz klar ein Procedure vor, das bei einem Windshear-Alarm geflogen werden muss. Dies kann uns natürlich auch bei diesem Wetter häufiger betreffen als momentan.

Die Sommer- und Herbstmonate werden also sicherlich nicht langweiliger und einfacher. Es bleibt nur zu hoffen, dass wir durch mildere Winter – zumindest im Arbeitsleben – entschädigt werden. ●

Mit neuen Technologien Treibstoff sparen

Nachdem ambitionierte Ziele definiert wurden, machte sich die Industrie daran, Lösungen auf allen Ebenen zu finden. Das Ergebnis sind Triebwerke innovativer Bauart, Treibstoffe aus Bio-Abfall und Geräte, die es erlauben, ohne Engine-Schub zur Piste zu rollen.

Text: Marcel Bazlen

Im Jahr 2008 lud die Air Transport Action Group (ATAG) Vertreter aus allen Bereichen der Luftfahrtindustrie zum dritten «Aviation & Environment-Gipfel» nach Genf ein, um das «Commitment to Action on Climate Change» zu unterzeichnen. Dies war der Startschuss für das ATAG-Board, einen langfristigen Plan auszuarbeiten, um den Einfluss der zivilen Luftfahrt auf den Klimawandel zu bekämpfen. Die Luftfahrt erhielt damit einen klaren Auftrag für ihr zukünftiges Arbeiten.

Ein Jahr später wurden drei Hauptziele veröffentlicht, die umgehend von der IATA übernommen wurden und an deren Umsetzung seither eifrig gearbeitet wird. Als erstes Ziel wird angestrebt, die Kerosineffizienz bis 2020 jährlich um 1,5 Prozent zu verbessern. Darüber hinaus möchte man kohlenstoffneutrales Wachstum ab 2020 und letztlich eine 50-prozentige Reduktion der CO₂-Emissionen im Jahr 2050 im Vergleich zu 2005 erreichen. Generell geht es also darum, den Kerosinverbrauch zu reduzieren.

Um solch ambitionierte Ziele zu erreichen, bedarf es innovativer, zukunftsweisender Technik und den absoluten Willen aller involvierten Parteien. Der Wille ist sowohl bei den Flugzeugherstellern als auch bei den Airlines da. Vor allem die Airlines sind neben den ökologischen auch an den ökonomischen Aspekten interessiert. Aber wie sieht es an der technologischen Front aus?

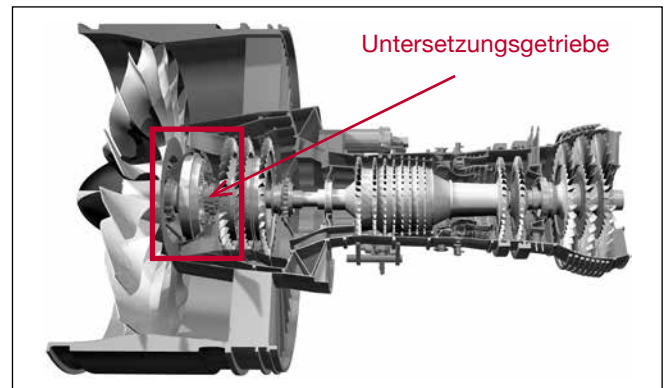
Im Folgenden werden einige Projekte vorgestellt, die dazu beitragen sollen, die oben genannten Ziele zu erreichen und die Luftfahrt ökologischer und damit auch ökonomischer zu machen.

Innovative Triebwerke

Mit der PurePower-PW1000G-Engine-Familie bringt Pratt & Whitney ein Triebwerk auf den Markt, das hohe Einsparungen verspricht.

Während in einem konventionellen Triebwerk die Rotationsgeschwindigkeit der Niederdruckturbine durch die maximale Geschwindigkeit des Bläfers limitiert ist (Erreichen der Machzahl an den Spitzen der Schaufeln),

ermöglicht hier ein Untersetzungsgetriebe im Getriebegehäuse die Entkoppelung dieser beiden Module. Dadurch können der vergrößerte Bläser langsamer und die Niederdruckturbine schneller laufen als bisher.

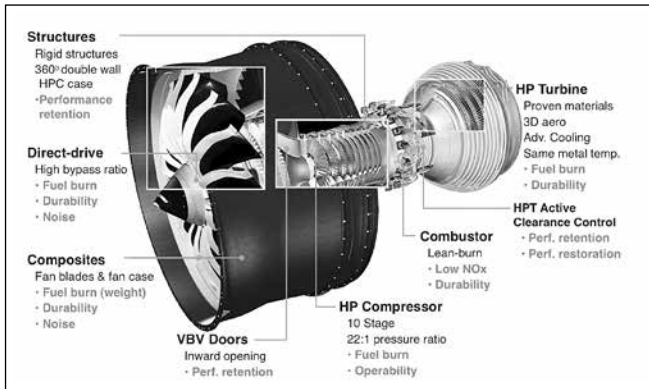


Einblick in das Triebwerk Pratt & Whitney «PurePower PW1000G-JM».

Auf diese Weise erreichen beide Module ihr jeweiliges Leistungsoptimum, was zu einem Nebenstromverhältnis von bis zu 12:1 führen soll. Im Vergleich zu heutigen Verhältnissen von zirka 6:1 ist dies eine erstaunliche Effizienzsteigerung. Durch das erreichte Leistungsoptimum kommt das Triebwerk mit mehr als sechs Stufen weniger aus als vergleichbare Modelle. Die restlichen Stufen arbeiten bei niedrigeren Temperaturen als bisher üblich, wodurch hohe Abnutzungskosten verringert werden können. Die Triebwerksgondel wird aus Verbundwerkstoffen gefertigt und verfügt über eine während des Flugs im Durchmesser veränderliche Düse, die den Treibstoffverbrauch um bis zu zwei Prozent senken soll. Alles in Allem verspricht Pratt & Whitney offiziell eine Kerosinersparnis von ungefähr 10 bis 15 Prozent. Die geringere Anzahl an Einzelteilen soll ausserdem die Wartungskosten im Bereich von 15 Prozent verringern. Die versprochene Lärmpegelreduktion von sagenhaften 50 Prozent wird die Flughafenanrainer freuen und den

Triebwerktyp	LEAP-1A (CFM)	PurePower PW1000G-JM	CFM56-5B (A320CEO)
Schub	109 – 146 kN	109 – 146 kN	120 kN
Nebenstromverhältnis	11:1	12,5:1	5,7:1
Bläserdurchmesser	1,98 m	2,06 m	1,73 m
Aufbau (Stufenzahl)	Bläser, Niederdruckverdichter (3), Hochdruckverdichter (10), Brennkammer, Hochdruckturbine (2), Nebendruckturbine (7)	Bläser, Getriebe, Niederdruckverdichter (3), Hochdruckverdichter (8), Brennkammer, Hochdruckturbine (2), Nebendruckturbine (3)	Bläser, Niederdruckverdichter (4), Hochdruckverdichter (9), Brennkammer, Hochdruckturbine (1), Nebendruckturbine (4)
	Total: 22	Total: 16	Total: 18

New-Generation-Triebwerke von CFM und P&W im Vergleich zu einer klassischen Triebwerkoption des Airbus 320 (CEO).



Das CFM-«LEAP-1A»-Triebwerk.

Geldbeutel der zukünftigen Betreiber zusätzlich entlasten. Nicht umsonst haben sich unter anderem Airbus und Bombardier diese Triebwerkoption für ihre neuen Kurzstreckenflugzeuge gesichert. Die Zertifizierung soll noch in diesem Jahr erfolgen. Aktuell belaufen sich die Bestellungen für die komplette Getriebefan-Familie auf über 5300 Exemplare. Allein 2500 Bestellungen davon sind für das PW1100G-JM eingegangen, das ab Herbst den A320NEO in die Luft bringen wird.

Die zweite Triebwerkoption für die NEO-Familie kommt aus dem Hause CFM International und heisst LEAP-1A. Hierbei wird auf einen konventionellen Triebwerkaufbau ohne Getriebe gesetzt. CFM muss jedoch den Vergleich nicht scheuen, denn auch beim LEAP-1A wurde kräftig an der Effizienzschraube gedreht. Laut Airbus soll der Getriebefan von Pratt & Whitney aufgrund des grösseren Fandurchmessers einen 1,5 Prozent niedrigeren Treibstoffverbrauch als sein direkter Konkurrent von CFM erreichen.

TaxiBot

Untersuchungen belegen, dass Verkehrsflugzeuge mehr als drei Prozent des Kerosins eines Flugs während des Betriebs am Boden verbrauchen. Diesen Verbrauch gilt es ebenfalls zu minimieren. Eingebaute Elektromotoren im Bugfahrwerk und neuartige Schlepper stellen definitiv Erfolge in Aussicht.

Der TaxiBot ist eine Weiterentwicklung des allseits bekannten Push-back-Traktors. Das Konzept hierfür stammt von der Firma Israel Aerospace Industries, der Lufthansa-Technik-Tochter «Lufthansa Leos», Airbus und dem Fahrzeughersteller TLD.

TaxiBots machen es möglich, ohne den Einsatz der Triebwerke vom Gate zur Startbahn zu rollen. Sie helfen daher dabei, Kerosin zu sparen und Lärm zu reduzieren.

Mit konventionellen Schleppern wäre dies nicht möglich, da die Cockpit-Besatzung keinen Einfluss auf Rollrichtung oder Geschwindigkeit hätte, der Captain jedoch beim Rollen für die Maschine verantwortlich ist. Der TaxiBot löst dieses Problem, indem er in zwei verschiedenen Funktionen operieren kann. Die Low Level Control (Driver Mode), die den Fahrer für das Zurückstossen und eventuelles Schleppen autorisiert, und die High Level Control (Pilot Mode), die es den Piloten erlaubt, das Fahrzeug zu steuern. Nachdem der Push-back beendet ist, schaltet der Fahrer in den sogenannten Pilot Mode. Löst der Pilot nun die Parkbremse, setzt sich der Schlepper mit Hilfe eines Automatikgetriebes in Bewegung. Das Rollen erfolgt konventionell mit Steering Tiller und Bremspedalen. Die Bugradaufnahme ist

mit einem Drehteller und Sensoren bestückt. Über diesen Sensor werden Steuerungsbefehle aus dem Cockpit registriert und auf die Räder des Schleppers übertragen. Betätigt einer der Piloten die Bremspedale, wird dies vom TaxiBot registriert, und er bremst dann ebenfalls ab. So werden eventuelle Schäden am Bugfahrwerk verhindert. Ausserdem limitiert eine hinterlegte Geodatenbank, die alle Geschwindigkeitsbegrenzungen der einzelnen Rollwege kennt, den TaxiBot automatisch. Nachdem die Triebwerke gestartet wurden, kann der Fahrer zurück in den Driver Mode schalten, das Fahrzeug abkoppeln, und sich auf den Weg zum nächsten Einsatz machen.

Die Vorteile des TaxiBots liegen auf der Hand: Vor allem in der Langstreckenoperation und auf Flugplätzen mit langen Roll- und Wartezeiten kann der TaxiBot zu signifikanten Kerosinersparnissen führen. Testläufe am Frankfurter Flughafen haben ergeben, dass ein Push-back- und Taxi-Vorgang mit Hilfe des TaxiBots im Durchschnitt 85 Prozent weniger Kerosin verbraucht, als dies beim konventionellen Vorgang der Fall ist. Darüber hinaus reduziert sich der Lärmpegel an Flughäfen erheblich, und auch eventuellen Schäden am Triebwerk durch eingesaugte Gegenstände wird vorgebeugt. Der TaxiBot wird vorerst für Boeing 737 sowie Airbus-320-Modelle erhältlich sein und benötigt keine nachträglichen Umbauten am Flugzeug. Im Moment laufen die letzten Zertifizierungsprozesse an einer ausser Dienst gestellten B-737 der Lufthansa am Frankfurter Flughafen. Die ersten Einsätze im Linienbetrieb sind für Mitte 2015 angesetzt. Danach soll so rasch als möglich mit der Zertifizierung des TaxiBots für Langstreckenflugzeuge begonnen werden.



Bugradaufnahme mit Drehteller des TaxiBots, um die Steuerausschläge des Bugrads an den TaxiBot zu übertragen.

WheelTug

WheelTug, zu deutsch Radschlepper, ist einer der Spitzenreiter im aufstrebenden E-Taxi-Markt. Das Ziel des WheelTugs ist dasselbe wie beim TaxiBot, nämlich ohne den Einsatz der Triebwerke zu rollen. Das Konzept der Firma mit Sitz in Gibraltar ist jedoch ein völlig anderes. Ein leistungsstarker Elektromotor, der im Bugrad des Flugzeugs eingebaut ist, macht es möglich, ohne die Hilfe von Schleppern vom Gate zurückzustossen und ohne den Einsatz der Triebwerke zu rollen. Der eingebaute Elektromotor wird von der Auxiliary Power Unit des Flugzeugs mit Energie versorgt.

Werden also die Triebwerke, unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Limiten, kurz vor dem Take-off gestar-

tet und nach der Landung abgeschaltet, lässt sich der Treibstoffverbrauch am Boden um bis zu 80 Prozent reduzieren. Über einen gesamten Tageseinsatz eines Flugzeugs im Linienbetrieb gemessen, könnte man den Gesamtverbrauch so um mehr als drei Prozent senken.



Der im Bugrad integrierte «WheelTug».

Damit die Piloten beim selbständigen Zurückstossen nicht den Überblick verlieren, wurde das sogenannte «Pilot Ground Situation Awareness System», kurz PGSA, entwickelt. Das System stammt von der Firma FTI Engineering Network GmbH, die hochspezialisierte Kamerasysteme für die Luftfahrt herstellt. Das PGSA beinhaltet Kameras am Fahrwerk und am Seitenleitwerk, sowie Sensoren an den Flügelspitzen, und soll somit ein sicheres Manövrieren des Flugzeugs durch die Cockpit-Besatzung am Boden gewährleisten.

Das WheelTug-System wird momentan ausschliesslich für die Modelle Boeing 737 und den Airbus 320 entwickelt und setzt neben den Kerosinersparnissen auf Zeitersparnis und Flexibilität in der Kurz- und Mittelstreckenoperation.

Im Gegensatz zum TaxiBot ist der Einsatz des WheelTug-Systems in der Langstreckenoperation in naher Zukunft eher unwahrscheinlich, da die relativ kurzen Bodenzeiten im Bezug auf lange Flugzeiten das zusätzliche Gewicht des Systems wohl nicht rechtfertigen werden. Laut CEO Isaiah Cox sollen die ersten Modelle im Jahr 2015 ausgeliefert werden. Bis zum heutigen Tag stehen zirka 1000 Bestellungen von 15 verschiedenen Airlines in den Auftragsbüchern.

Zehn Prozent alternative Treibstoffe bis 2025

Laut IATA sind Biobrennstoffe die vielversprechendste Lösung, um die ambitionierten Ziele der Luftfahrt in Bezug auf Kohlenstoffemission in Zukunft erreichen zu können. Mit Kraftstoff aus erneuerbaren Quellen wäre man in der Lage, den CO₂-Ausstoss um bis zu 80 Prozent pro verbrannter Tonne Brennstoff zu reduzieren. Der Fokus der Industrie liegt hier bei der Weiterverarbeitung von Biomasse, da im Gegensatz zu Verkehrsträgern am Boden, Elektromotoren und Wasserstoffantriebe in den kommenden Jahrzehnten im Luftverkehr nicht zu realisieren sind.

Die Industrie arbeitet mit Hochdruck an verlässlichen Alternativen zu konventionellem Kerosin, die nachhaltig produziert werden können und am Ende ihrer Lebenszyklen einen kleinen ökologischen Fuss-

abdruck vorweisen können. Die Palette an Optionen ist zwar gross, jedoch bedarf es einiger Grundvoraussetzungen, die ein alternativer Brennstoff mit sich bringen muss.

Grundsätzlich muss jede Art von Biofuel mit konventionellem Kerosin mischbar sein. Aktuelle Infrastrukturen an Flughäfen und deren Betankungsanlagen müssen beibehalten werden können, und es dürfen keine Modifikationen an Flugzeug oder Triebwerk nötig sein. Darüber hinaus dürfen sich die physikalischen Eigenschaften der grünen Antriebe im Hinblick auf Temperaturlimiten, Brennpunkt etc. nicht wesentlich von denen des herkömmlichen Kerosins unterscheiden.

Damit sich ein Brennstoff neben «alternativ» auch als «nachhaltig» bezeichnen darf, gilt es weitere Auflagen zu erfüllen. Zum einen darf die Biomasse, die als Rohstoff zur Herstellung dient, in keiner Weise im Konflikt mit der Lebensmittelproduktion stehen. Ausserdem muss sie erneuerbar sein, und in keinem Fall zu zusätzlicher Abholzung bestehender Wälder führen.

Trotz all dieser Auflagen zeigen aktuelle Projekte, dass man durchaus hoffnungsvoll in die Zukunft der alternativen Brennstoffe schauen kann. Seit der Zertifizierung von HEFA-Kraftstoffen (siehe Kasten) im Jahr 2011 haben 19 Airlines mehr als 1500 kommerzielle Flüge mit einer 50-prozentigen Mischung aus Bio- und konventionellem Kraftstoff erfolgreich durchgeführt. Die drei folgenden Herstellungsprozesse sind im Moment die vielversprechendsten und am weitesten entwickelten Verfahren, um Biokraftstoff zu gewinnen.

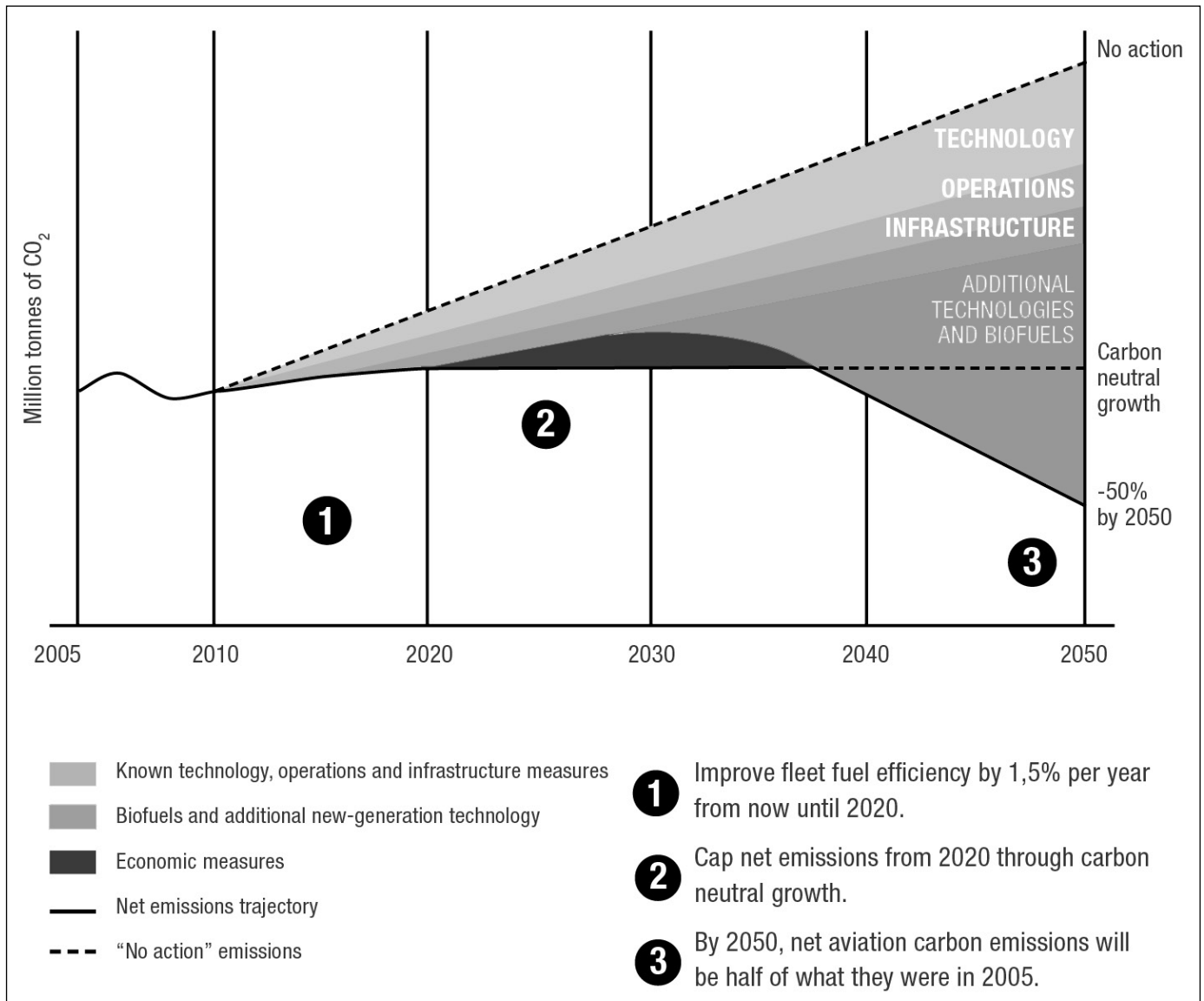
Gas to Liquid (GtL) und Biomass to Liquid (BtL)

Die Biomasse, die hier zu Grunde liegt, besteht aus landwirtschaftlichen Abfällen, wie zum Beispiel Gülle, Biomüll verschiedenster Art, Waldabfällen sowie Plantagenholz. Sowohl beim GtL- als auch beim BtL-Prozess wird das Ausgangsmaterial in Wasserstoff und Kohlenstoffmonoxid aufgespalten und danach mittels der Fischer-Tropsch-Synthese in Kohlenwasserstoffketten überführt. Anschliessend wird daraus durch Raffinationsprozesse Kerosin gewonnen.

Direct Sugar to Hydro Carbon (DSHC)

Bei diesem Verfahren werden Saccharide (C5- und C6-Zucker) aus unterschiedlicher Biomasse durch Fermentierung von Hefen direkt in reine Kohlenwasserstoffe umgewandelt. Dieses Fermentierungsprodukt wird dann in chemischen Verfahren weiterverarbeitet. Das Endprodukt, das sogenannte Farnesan, wurde im Juni dieses Jahres als Kraftstoff für die zivile Luftfahrt zugelassen. Farnesan wird in einer ersten Anlage im brasilianischen Brotas mit einer Jahreskapazität von 30 Millionen Litern produziert und darf bisher zu zehn Prozent dem Flugkraftstoff JET-A1 beigemischt werden.

Im Jahr 2014 muss also nicht mehr bewiesen werden, dass die bis dato zertifizierten alternativen Brennstoffe technisch verwendbar sind. Die technischen Hürden wurden in den letzten Jahren erfolgreich genommen. Nun gilt es, weltweit lokale Wertschöpfungsketten zu etablieren und die alternativen Kraftstoffe zu kommerzialisieren. Der Erfolg hierbei hängt massgeblich davon



Erst mit dem Einsatz alternativer Brennstoffe lässt sich die CO₂-Emission deutlich unter die heutige Ausstossmenge drücken.

ab, dass man in Zukunft in der Lage ist, genügend Biomasse bereitzustellen.

Schaut man nun zurück, hat die Luftfahrtbranche es stets geschafft, die Flugoperation effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. So ist es gelungen, dass ein heutiger Jet mehr als 70 Prozent weniger CO₂ pro Passagiersitz ausstösst als zu Beginn des Jet-Zeitalters in den fünfziger Jahren. Durch Verbesserungen der Aerodynamik, den Einsatz moderner Triebwerke und der Verarbeitung von Verbundwerkstoffen, wird sich dieser Trend auch in Zukunft fortsetzen. Flugzeuge der nächsten Generation wie zum Beispiel die A350 WXB, A320NEO, Boeing 737MAX und Bombardier Cseries, werden bis zu 20 Prozent kerosineffizienter operieren als ihre Vorgänger.

Diese Zahlen sind durchaus erfreulich und eine grosse Errungenschaft der Ingenieurskunst. Betrachtet man jedoch das jährliche Wachstum an Passagierzahlen von fünf Prozent und die stetig steigende Zahl an kommerziellen Flügen weltweit, wird eine Tatsache klar: Allein durch die Weiterentwicklung von altbekannten Technologien werden die Klimaziele der Luftfahrtgemeinschaft nicht erreichbar sein (Grafik). Möchte man diese Ziele tatsächlich erreichen, bedarf es des Muts, völlig neuen

Technologien gegenüber offen zu sein und sich an deren Eingliederung in die zivile Luftfahrt aktiv zu beteiligen. Der Einsatz alternativer Brennstoffe wird hierbei ein zentraler Bestandteil sein. •

HEFA – Wasserstoffbehandelte Ester und Fettsäuren

Das Programm, das im Moment die meisten Vorteile aufweist, ist die Erzeugung von Biokraftstoffen auf Basis von Ester und Fettsäuren (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids, HEFA). Als Rohstoff kommen hauptsächlich Altfette, die aus den Abfällen der Nahrungsmittelindustrie gewonnen werden, Pflanzenöle, sowie Fettsäuren aus Raffinationsprozessen, zum Einsatz. HEFA ist seit drei Jahren zertifiziert und wird bereits in grossen Mengen eingesetzt. Die Lufthansa hat HEFA bereits erfolgreich im Linienbetrieb getestet. Für vorerst sechs Monate wurde eine A321 auf der Strecke von Frankfurt nach Hamburg mit einem 50-prozentigen Gemisch betrieben. Auswertungen seitens Airbus zeigten keinerlei negative Beeinträchtigungen an Triebwerk oder Flugzeugsystemen.

Verabschiedung aus dem Vorstand

Nach langjährigen Engagements für unseren Berufsverband, müssen wir Andreas Umiker und Kilian Kraus aus dem AEROPERS-Vorstand verabschieden.

Text: Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer

Andreas Umiker



Mit der Harley in den Sonnenuntergang, ein paar Dosen Schnupf im Gepäck, und endlich Zeit für die Familie und das geliebte Fliegen, bald auch wieder auf der Langstrecke... So die Idee nach mehr gut zehn Jahren Arbeit für die AEROPERS. Dazu aber noch später.

Von 2004 bis 2011 war Andy Controller im Bereich Flight-Ops. 2011 fasste er den Entschluss, mehr Verantwortung zu übernehmen, und tiefer in die Verbandspolitik einzusteigen. Als Vorstand war er ab 2011 für den Bereich Flight-Ops zuständig und bekleidete ab 2012 zudem das Amt des Vizepräsidenten. Seine Kenntnisse im Bereich der FDR waren mehr als beeindruckend. Würde es bei «Wer wird Millionär» den Fragenbereich FDR geben, wäre klar, wer der Telefonjoker wäre...

Weiterhin nicht zu vergessen ist seine aktive und wichtige Unterstützung bei zahlreichen GAV-Verhandlungen, wie zum Beispiel GAV06, GAV08, GAV11 und schliesslich dem GAV14.

Kommen wir nun aber endlich zurück zum Sonnenuntergang, auf den er nun doch noch etwas warten müssen wird, denn unsere Liegenschaft am «Ewigen Wegli» wird nach gut 40 Jahren den heutigen Standards angepasst. Da Andy Architektur studiert hatte, konnte er kaum «Nein» sagen, als es darum ging, einen Verantwortlichen für das umfangreiche und sehr spannende Projekt zu finden. Er wird somit noch etwas auf den Sonnenuntergang und die Zeit für die noch schöneren Dinge des Lebens warten müssen.

Vielen Dank für Deinen Einsatz und Deine Arbeit!

Kilian Kraus

Mit Kilian kam 2011 ein neugieriger und sehr selbstbewusster junger Mann in den AEROPERS-Vorstand. Er wollte Dinge nicht nur anprangern, sondern sie verändern. Mitmachen und Mitgestalten in einem Team, das war sein Antrieb. Um sich treu zu bleiben, stellte er viele Dinge in Frage und brachte den einen oder anderen Kollegen dazu, die Dinge aus einer anderen Perspektive anzuschauen. Diese frische Brise liess die Jahre über nicht nach, im Gegenteil: Kilian war zuständig für das Ressort GAV-Monitoring und Benchmarking. Er schaffte es, in kurzer Zeit ein grosses Netzwerk zu spannen, um uns mit wichtigen Fakten und Informationen aus anderen Verbänden und Airlines zu versorgen. Mitte 2013 wurde er vom Vorstand überdies zum Vizepräsidenten gewählt. Daneben war er Mitglied in unserem Kommunikationsteam und für die Aussendarstellung unseres Verbandes sehr wichtig. Er war das frische Gesicht der AEROPERS. Als Anekdote sei zu erwähnen, dass der Schweizer Fernsehsender «3+» bei der Suche nach dem Bachelor-Kandidaten auch auf einen jungen Piloten kam, der aber einen klugen Entscheid traf und jegliches Interesse abwehrte.

Als im April 2014 unerwartet die Position des Präsidenten vakant wurde, übernahm Kilian für die drei Monate dieses schwierige und verantwortungsvolle Amt. Er löste diese Aufgabe mit Bravour und erarbeitete sich mit diesem herausfordernden Schritt Anerkennung im Korps und auch bei der Swiss, die junge Vorstände ja gerne unterschätzt.

Befreit von diesen Ämtern, kann Kilian sich dem Kite-Surfen und seinem kleinen Boot auf dem Bodensee widmen. Wer weiss, ob ihm dabei aber nicht doch irgendwann etwas fehlen wird...



Auch Dir vielen Dank für Deine Arbeit und den Einsatz für den Verband!

Dreimal die Sieben

Dass die Fliegerei auf die Jugendlichen auch heute noch eine unbändige Faszination ausübt und sie, einem starken Magneten gleich, zu Tausenden in die Selektionsabteilung unserer Firma zieht, ist nicht nur den rosigen Zukunftsaussichten der Luftfahrt und der damit einhergehenden monetären Abfindung fürstlichen Ausmasses zu verdanken, sondern auch den durchaus immer noch höchst abenteuerlichen Aspekten unseres hochriskanten Berufs. Dazu gehört in erster Linie der spannende Überflug von Kriegsgebieten mit schauderndem Blick nach unten, wo man es von weitem blitzen und knallen sieht wie bei uns am 1. August; immerhin beruhigt von der fachkundigen Auskunft der Experten, dass die Raketen eh nie so hoch steigen könnten. Zwischenzeitlich wird notgedrungen auf die Überquerung diverser Länder verzichtet und in den Fernost geht's jetzt im teuren Zickzackkurs; falls die territorialen Sperrungen im gleichen rasanten Rhythmus zunehmen und die Russen irgendwann auch noch dichtmachen, dann fliegen wir bald nur noch von Zürich nach Genf (auch nicht ganz ungefährlich, le Rostigraben).

Nicht minder kitschig ist die Landung auf Flughäfen in nahöstlichen Krisengebieten, wo links und rechts Raketen aufsteigen wie am Zürcher Seenachtsfest und wo es einem alten Erdkämpfer schlagartig warm ums Herz wird und schöne Erinnerungen auftauchen an Angriffe gegen einheimische Bodenziele: Salto! Bombe toc! Dégagement in Dachrinne lili-rera gegen die Pfeifen der feindlichen Radarflab!

Wer jetzt aber die aktuelle Kriegsoperation heil überstanden hat, der wird dafür vielleicht auf dem Heimflug von Bombay von gierigen Bettwanzen blutig gebissen. Immerhin ist deren Beseitigung wenig problematisch: Flugzeug rasch aufheizen auf 60 Grad, analog Niedergarmethode, und nach rund sieben Stunden sind die Tierchen genussfertig (saignant!), wobei man gern noch ein paar Rindsfilets dazulegen möchte, die man eventuell von JNB heimgeschleppt hat (siehe neue Zollvorschriften).

Spannung an allen Fronten! Blitz und Donner überall. Und dann noch alles verwandt. Darum ist doch durchaus verständlich, dass man es innenpolitisch gern lieber etwas ruhig hätte, für sich sein möchte, Einwanderungsstopp und so, und bitte auch beruflich nicht allzu viele Neuerungen, die Airbus-Monokultur ist doch ganz schön gemütlich, mit dem Sidestick und dem Tischchen, deshalb momentan bitte lieber keine Umschulungen auf amerikanische oder kanadische Muster und bitte schon gar keine Fusionen mit internen Minderheiten, wir sind uns doch selber schon genug.

Derart heftig haben sich vor Monaten im Forum und andernorts einzelne Kollegen und/oder emeritierte Verbandsvorstände über die drohende Zusammenlegung ins Zeug gelegt (wobei einer gar meinte, mit



derselben Logik könnte man ja auch gleich mit dem Kabinenpersonal fraternisieren oder sich mit den Crewbusfahrerinnen vereinigen, rein beruflich natürlich), dass Fachleute schon die Vermutung äusseren, die starke Überdosis an CRM-Inhalten, welche uns in den letzten Jahren in vielfältigster Form verabreicht worden sei, habe in einzelnen Gehirnen bereits zu einer gewissen Resistenz geführt oder es gebe sogar Individuen, die, vermutlich genetisch

bedingt, unter einer starken CRM-Intoleranz litten und deshalb gegenüber Soft Skill-Themen gänzlich immun geworden seien.

In der Folge sprachen sich dann 777 von insgesamt 1100 Kollegen dagegen aus, ein paar freie Tage gegen ein paar Jahre Frieden einzutauschen, und kaum war die für diesen Fall von hoher Instanz angekündigte Bereederungsvariante «Trick 77» relativ schroff und ohne grosses Federlesen zügig umgesetzt, sah man an vielen Uniformrevers einen grafisch ebenso bescheidenen wie inhaltlich mysteriösen Button prangen mit der Inschrift: «WE ARE 777». (Was tragen eigentlich die restlichen gut dreihundert am Kragen? Einen «WE ARE 321»-Pin hat man bisher noch nicht gesehen.)

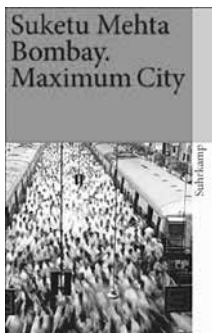
Die geheimnisvolle dreimal-sieben-Kombination ist jedenfalls reich an Zahlenmagie und lässt einen grossen Interpretationsspielraum offen: Geht's um sieben Zwerge, sieben Geisslein, sieben Raben? Geht's um Siebensiechen und siebeng'scheite Siebenschläfer? Um sieben Weltwunder, sieben magere nach sieben fetten Jahren? Oder sieben 7Up im 7-eleven? Oder gar darum, so wie die sieben Samurai in Siebenmeilenstiefeln grad mal sieben auf einen Streich zu erledigen? Mir ist der Pin jedenfalls ein Buch mit sieben Siegeln.

7 ist zweifellos eine schillernde, eine heilige Zahl, sie ist omnipräsent, wenn nicht gar ubiquitär in fast allen Mythologien, Religionen und andern Märchensammlungen zu finden: Im Christentum (7 Wunder), im Judentum (7 Lichter) wie auch im Islam (77 Jungfrauen), im Buddhismus (die 7 Schritte) wie im Hinduismus (die 7 Wiedergeburten), bei der Hamas (7 Raketen) wie bei der Mossad (7 Anti-Raketen), bei den Adventisten (der 7. Tag) wie bei den Katholiken (die 7 Laster), bei den orthodoxen Atheisten (7dl Wein) genauso wie bei den Mormonen (7 Frauen).

In der dreifachen Sieben steckt soviel Kraft und Energie, dass es vielleicht doch noch irgendwie möglich sein könnte, mit ihrer Macht die Grenzen des tradierten pilotigen Kastensystems zu sprengen und den bösen Bann zu brechen. Nach einem mehr als siebenjährigen Krieg bald gemeinsam über sieben Brücken zu gehen. Bis in den siebten Himmel wärs dann immer noch ein weiter Weg.

pk7@bluemail.ch

Text: Viktor Sturzenegger



Bombay – City of Fate

Gleich zweimal bin ich vor kurzem von Freunden an meine Zeit mit Jet Airways (India) erinnert worden.

Zuerst hat mir Verena Haas eine moderne, journalistisch gefasste Geschichtensammlung von Suketu Mehta mit dem Titel «Bombay. Maximum City» geschenkt, und kürzlich schickte mir Roli Heinzer Rohinton Mistrys «Gleichgewicht der Welt». Beide Werke zeichnen sich durch ihren ansehnlichen Umfang aus und werden, vielleicht nicht zuletzt auch dadurch, meiner Erinnerung an die Megacity und ihre Bewohnerinnen und Bewohner, jedes auf seine Weise, gerecht.

Während Mehtas Schilderungen, obschon sie immer aus persönlichem Blickwinkel erzählt werden, reportagenhaft wirken und sich mit real vorkommenden Politikerinnen, Polizeichefs, Diamantenhändlern etc. befassen, bilden sie nicht wirklich eine Geschichte. In viele einzelne Erzählungen über Begegnungen mit zum Teil wichtigen oder zumindest bekannten Bewohnern Bombays flicht

Mehta Hintergrundinformation über die Geschichte Indiens seit Beginn der Unabhängigkeit ein. Dabei erfahren die Lesenden umfassende Zusammenhänge, die für das Verständnis des heutigen Indiens äusserst wertvoll sind. Seine Berichte über Mörder und Vergewaltiger im ersten Teil des Bandes bringen eindruckliche Einblicke in die Gedankenwelt indischer Verbrecher. Das traditionelle Rollenverständnis der Geschlechter ist nicht nur in ihrer Welt ein Grund für die Missachtung der gesetzlich vorhandenen Rechte der Frau.

Wenn Mehta von seiner Rückreise nach Bombay aus den USA, wo er 21 Jahre lang gelebt hat, erzählt, von seiner ersten Wohnung in Malabar Hill, seinem Umzug nach Bandra, habe ich filmreife Rückblenden in mein Jahr in dieser auch für die Filmindustrie bedeutenden Stadt. Seine Darstellung der Lebensweise der verschiedenen Völker – in einem von aussen gesehen chaotisch anmutenden Durch- und Nebeneinander – beschreibt die Gründe für fortwährende Auseinandersetzungen zwischen diesen eher, als dass sie diese zu erklären versucht.



Dagegen gelingt Rohinton Mistry mit seiner Geschichte über die Erlebnisse zweier Landbewohner ein Entwicklungsroman von packender Intensität. Die zwei Arbeitssuchenden, die eigentlich zur Kaste der Lederverarbeiter und Kadaververwerter gehören würden, wurden dank des Ehrgeizes des Vaters des einen, beziehungsweise Grossvaters des anderen, durch eine Lehre bei einem muslimischen Schneider zur Arbeit an feinem Tuch ausgebildet und konnten so ihren angestammten, aber stinkenden Beruf aufgeben. Dank dieser etwas konstruierten Konstellation – Hindis, die ihre Kaste durch eine Ausbildung bei einem Muslimen überwinden – zeigt Mistry die Entwicklung Indiens nach der Befreiung von den Briten. Er lässt die Hauptfiguren aus ihren Erinnerungen vom Fernhalten der Kinder niederer Kasten von der Bildung, von Gewaltausbrüchen der Hindus gegen die Moslems im Lande und von der Machtergreifung der Kongresspartei erzählen.

Als weitere Hauptfigur des Romans erleben wir eine Witwe, die selbständig leben möchte und deshalb einen Untermieter, natürlich den studierenden Sohn einer Freundin – etwas Anderes schickte sich kaum – in ihrer kleinen Wohnung aufnimmt. Gleichzeitig möchte sie auch ein Einkommen durch Nähen von Kleidern im Auftrag einer durch eine andere Freundin vermittelten Leiterin der Exportabteilung einer grossen Textilfirma mit angestellten Schneidern erzielen. Dies bildet eine willkommene Basis für das Verweben der Schicksale der zwei Schneider mit jenen des Studenten und dieser unabhängigen Frau. So kann Mistry die Zustände in den Slums genauso präsentieren, wie das Leben des Mittelstands in scharf kontrollierten Mietwohnungen. Während der wohlhabende Bruder der Witwe sich immer verpflichtet fühlt, ihr mit einem unwillkommenen Freier Unterstützung zu bieten – was den gängigen Wertvorstellungen in Indien mehr entspräche als die Eigenständigkeit der Frau – wehrt sich diese erfolgreich gegen auch vor Gewalt nicht zurück schreckende Mietzinseintreiber und beweist ihre Unabhängigkeit in ihrem Umgang mit den von ihr angestellten Schneidern.

Bombay wird zur Bühne des Überlebenskampfes in einer von Gerechtigkeit unberührten Welt – Mistrys Geschichte hat mich gepackt. Für an Indien und speziell auch an Bombay Interessierte sind beide Bücher ein Muss.

Suketu Mehta: Bombay. Maximum City, Frankfurt am Main 2006, ISBN 978-3-518-45999-7

Rohinton Mistry: Das Gleichgewicht der Welt, Frankfurt am Main 2008, ISBN 978-3-596-14583-6

Die Geschichte der Zivilluftfahrt aus Swissair-Sicht

Hans Weder beginnt sein umfangreiches Buch über die Flugzeuge der Swissair mit dem Jahr 1919, quasi dem Geburtsjahr des zivilen Luftverkehrs. Compte und Mittelholzer in Schwamendingen, «Avion Tourisme S.A.» in Genf und «Frick & Co.» in Zürich, die später in «Ad Astra AG» umgetauft wird, sind die Jungunternehmer mit dem Flair für das frühe Fliegen in der Schweiz. Alle Drei werden sich schon ein Jahr später unter den Flügeln der «Ad Astra» zusammenschliessen.

Die Konkurrenz in Europa besteht aus der Berliner «Deutsche Luftreederei», «Lignes Aeriennes Latécoère» in Frankreich und KLM in den Niederlanden, die zwischen 1918 und 1919 mit dem Aufbau eines Zivilluftverkehrsnetzes beginnen.

Anfänglich mit staatlicher Unterstützung, wird die durch Fusion von «Balair» und «Ad Astra» entstandene Swissair ab 1930 mit ihren schnellen Lockheed Orion den Wettbewerb anheizen. Rückschläge durch Flugunfälle werden von



Weder nicht verschwiegen, im Gegenteil: Sie sind mit interessanten Details gewürzt und tragen zum Gesamtbild eines umfassenden Werks bei.

Vom Absturz der Curtiss Condor bei Tuttlingen, wo Europas erste Flugbegleiterin Nelly Diener zusammen mit allen Insassen den Tod fand, bis zur Katastrophe von Halifax, stellt der Autor die Unfälle ebenso kenntnisreich dar, wie seine Ausführungen technischer Natur. Ergänzt durch informatives Bildmaterial, Originaltabellen und technische Details aller Flugzeuge, bietet das Werk einen ziemlich umfassenden Einblick in die Zivilluftfahrt des Zwanzigsten Jahrhunderts.

Originelle Details, wie der Umstand, dass die DC-3 aufgrund eines unkomfortablen Nachtflugs des American-Airlines-Präsidenten entwickelt wurde, sowie viele weitere Anekdoten, lassen die Lektüre auch weniger technisch Interessierten kurzweilig erscheinen.

In den Seiten über die letzten dreissig Jahre der Swissair treffe ich immer wieder auf mir bekannte Personen aus dem Führungsbereich des Unternehmens. Allen voran taucht ein Name sehr häufig auf: Armin Baltensweiler, der sich vom Ingenieur in der Entwicklungsabteilung zum Verwaltungsratspräsidenten hocharbeitete und die Swissair dabei mit seinem Sachverstand und Kompetenz durch die goldenen Jahre führen konnte. Daneben finden sich in Erwähnung und Bildern viele bekannte Gesichter aus jüngerer Zeit.

Das Buch wird abgerundet durch einen Beitrag über die Schweizerische Luftverkehrsschule und eine Tabelle aller Flugzeuge der Swissair von 1931 bis 2002, die deren Beschaffungsdaten und Schicksal aufzeichnet.

Dieses grossformatige, reich bebilderte und mit vielen Tabellen informativ gestaltete, umfassende Werk dürfte Fliegereisende über die «Swissair-Familie» hinaus interessieren.

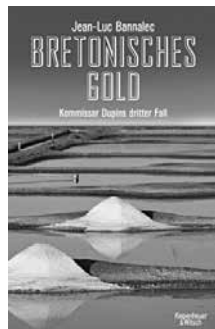
Das Buch, das Hans Weder im Eigenverlag publiziert, ist bei ihm erhältlich; entweder per Postadresse:

Buchversand Swissair-Flugzeuge, Breitestrasse 93, 8424 Embrach,

oder per E-Mail an: buchversand@swissair-flugzeuge.ch

Kosten sind: Fr. 58.- pro Buch zuzüglich Fr. 9.- für Porto und Verpackung, PC 89-82044-1

Text: Henry Lüscher



Bretonisches Gold

Wer auf 39 000 Fuss von Amerika her kommend Brest Control aufruft, verschwendet wahrscheinlich weniger Gedanken an die sich unter ihm ausbreitende berauschte Landschaft als an den baldigen Feierabend (vorausgesetzt, er arbeitet bei der Swiss – ein Emirati hätte da nur ein müdes Gähnen übrig). Bei den (bisher drei) bretonischen Krimis, die Jean-Luc Bannalec schrieb, sind stets die Landschaft und die Einwohner der Bretagne die Hauptdarsteller, und der Kriminalfall wird eher so nebenbei eingeflochten.

Das «Bretonische Gold» ist ebenso ein Pseudonym wie der Name des Autors, der in Tat und Wahrheit Deutscher ist, aber schon lange in der Bretagne Wohnsitz hat. Und daher weiss, wovon er schreibt, wenn er kulinarische, soziale, reise(ver)führerische und wirtschaftliche Themen angeht – ähnlich wie Peter Mayle, der in sehr amüsanten Weise über sein Leben in der Provence erzählt («Mein Jahr in der Provence» ist speziell empfehlenswert für Leute, die bereits mit französischen

Handwerkern zu tun gehabt haben oder es schon immer wollten, aber nach der Lektüre Abstand nehmen werden).

Item, das «Bretonische Gold» hat natürlich ebenso wenig mit dem Edelmetall zu tun wie die Streifen der Piloten (wenigstens für solche Airlines, die die Piloten der Farbe nach noch vergolden). Nein, es geht um das auch in unseren Küchen fast unverzichtbar gewordene «Fleur du sel». Der Chef de cuisine familiale erfährt in diesem Buch, wie aufwendig dieses edle Salz produziert wird, welche Kriterien der Qualität gelten, wo Gefahren lauern und dass das bretonische Salz natürlich weit besser ist als das aus der Provence. Wir erinnern uns an Asterix und Obelix, die aus ebenjener Gegend kommen, wo das Gedankengut gemäss Bannalec auch heute immer noch so wehrhaft und selbstsicher ist wie zu Uderzo und Goscinny's Zeiten.

Nun aber zum Inhalt: In einer Salzgewinnungsanlage geschehen schreckliche Dinge, denen Commissair Dupin aus dem Nachbarn-Département quasi vorausahnend nachgeht. Logo, gibt es Lämpen mit der Madame Commissaire Rose des zuständigen Départements, die den Fall selber anpacken will. Man einigt sich dann doch, gemeinsam vorzugehen, und die Spurenaufnahme erklärt so ganz nebenbei, wie das Fleur du sel gewonnen wird. Über wilde Klippen, an malerischen Stränden, in schönen Fabrikantenvillen, auf alten Fähren und über kurvigen Küstenstrassen werden die Verdächtigen gejagt. Und immer hat der Commissaire noch Zeit, über die traumhafte Landschaft zu philosophieren oder die Psyche der Bretonen zu hinterfragen.

Die Auflösung des Falles hat mich ein wenig, na ja, enttäuscht ist vielleicht zu viel gesagt, aber ich hatte das Gefühl, der Autor wollte nach 338 Seiten einfach mal Feierabend. Aber das sei ihm verziehen, die Schönheit der Bretagne ist die Message des Buches, nicht der Krimi.

Dass das Buch bereits bei der Lancierung als Paperback erschienen ist, hat natürlich den Nebeneffekt, dass es das Portemonnaie enorm schont.

Jean-Luc Bannalec: Bretonisches Gold, Kiepenheuer & Witsch 2014, ISBN 978-3-462-04622-9

Interview mit den neu gewählten Vorstandsmitgliedern

Um die Rechte aus dem laufenden Vertrag wahren zu können, werden juristische Schritte gegen die Swiss vorbereitet. Nach wie vor ist es aber das Ziel, über Verhandlungen zu Lösungen zu kommen. Die Mitglieder werden dazu aufgefordert, dem Vorstand hierbei den Rücken zu stärken.

Interview: André Ruth

«Rundschau»: Was hat Euch dazu bewogen, nochmals «in die Hosen» zu steigen?

Die drei neuen Vorstandsmitglieder: Nach dem Nein zum GAV14 und der Kampfansage der Swiss mit dem GAV14plus war klar, dass die Sozialpartnerschaft vor schwierigen Zeiten steht. Der Versuch einer Auslagerung der B-777 ist eine Kriegserklärung an die AEROPERS, wenn auch in Watte verpackt. In dieser Situation war uns klar, dass wir uns ein Vakuum in der Führung nicht leisten können. Erfahrung in Verbandsarbeit war gefragt, um so schnell wie möglich mit einem entschlossenen Vorstand diesem Machtpoker der Swiss entgegenzutreten. Allzu viele Piloten mit der entsprechenden Erfahrung gibt es nun mal nicht. Daher sahen wir es als unsere Verantwortung, uns für diese schwierige Aufgabe zur Verfügung zu stellen. Wir haben alle zu viel «Herzblut» in diesem Verband, um einfach zuschauen zu können, wie er an die Wand gefahren werden soll.

Was können die Mitglieder von Euch neu gewählten Vorstandsmitgliedern erwarten? Gibt es einen Kurswechsel?

Einen Vorstand mit klaren strategischen Vorstellungen, die wir auch bereit und willens sind, umzusetzen. Ausserdem Professionalität, strukturierte Arbeit und vollen Einsatz mit dem Ziel, das Beste für uns alle zu erreichen. Der bisher gelebte Grundsatz von der AEROPERS, Probleme in erster Linie über Verhandlungen zu lösen, bleibt. «Hart aber flexibel» ist da die Devise. Wir streben auch in der heutigen Situation Verhandlungen auf Augenhöhe an, aber nicht zu jedem Preis. Zum Beispiel ist eine Auslagerung der B-777 nicht verhandelbar, weil diese weder vertragskonform noch sinnvoll ist. Ein Kurswechsel, weg von den langfristig festgelegten Strategien und Zielen der AEROPERS, ist nicht notwendig, denn diese haben nach wie vor ihre Gültigkeit. Sie müssen nur konsequent umgesetzt werden. Schlussendlich muss nicht nur der Vorstand, sondern es müssen vor allem die Mitglieder hinter einer Lösung stehen. Dazu werden wir unser Vorgehen transparent kommunizieren und mit den Mitgliedern abstimmen.

Habt Ihr nicht Angst, vor den Mitgliedern als Verlierer dazustehen, wenn Ihr bei einem allfälligen GAV Zugeständnisse machen müsst?

Nein. Wir haben den GAV14 ja nicht wegen der Zugeständnisse bekämpft. Solche Zugeständnisse können sinnvoll sein, wenn sie im Gleichgewicht mit strategischen Vorteilen wie Perspektiven oder Arbeitsplatzsicherheit stehen. Der GAV14 war nach unserer Meinung ein Flickwerk mit vielen strategischen Baustellen und ohne jegliche Kompensation der Zugeständnisse bei wirtschaftlichem Erfolg. Fragezeichen gab es auch

bei der Prioritätensetzung. Unsere Motivation ist es, optimale Lösungen für alle Beteiligten zu finden, also ein Verfolgen von Sachzielen und nicht die persönliche Profilierung. Gesichtswahrscheinungsprobleme haben in dieser Beziehung eher Manager, denn diese haben eine Karriere zu verteidigen. Es geht also nicht darum, als Verlierer oder Gewinner dazustehen, sondern für die Zukunft einen nachhaltigen und mehrheitsfähigen GAV zu verhandeln.

Zudem darf es doch nicht um Verlierer oder Gewinner gehen. Der vorgelegte GAV14 war für eine deutliche Mehrheit der Mitglieder einfach nicht akzeptabel. Das war eine demokratische Entscheidung. Wir haben diesen so erwartet und diese Befürchtung schon sehr früh sowohl dem CEO als auch dem Vorstand klar mitgeteilt. Aber statt einer angepassten Korrektur wurde bewusst ein Scherbenhaufen in Kauf genommen. Wenn sich das Management dann nach der Ablehnung überrascht und enttäuscht zeigte, ist das schon ein wenig erstaunlich. Demokratie und Sozialpartnerschaft sind bewährte schweizerische Werte, die nicht überall verstanden werden. Falls sich das Management noch nicht endgültig von einem «gut schweizerischen» sozialpartnerschaftlichen Verhältnis verabschiedet hat, gibt es keine Verlierer.

Seid Ihr zu Kompromissen bereit?

Ja, aber nicht um jeden Preis. Es liegt in der Natur von fairen Verhandlungen, dass Kompromisse geschlossen werden und dies dann zum Ziel führt. Dies war schon beim GAV11 der Fall. Für ausgewogene und sinnvolle Kompromisse müssen die Interessen von den Parteien transparent und nachvollziehbar dargelegt werden. Dagegen wird eine Einigung allein mit ultimativen Drohszenarien äusserst schwierig. Wenn wir für Zukunftsperspektiven und für die Sicherung von sozialverträglichen Arbeitsplätzen materielle Zugeständnisse machen müssen, haben wir kein Problem, darauf einzugehen und dies vor unseren Mitgliedern klar zu vertreten. Zuerst muss jedoch das Management konkret und transparent aufzeigen, wofür und warum es strukturelle Zugeständnisse fordert. Die AEROPERS-Piloten

«Wir brauchen den Rückhalt durch die Mitglieder, Entschlossenheit und Geschlossenheit.»



Rolf Odermatt.



Christian Frauenfelder.



Peter Schmid.

haben schon immer Hand zu vernünftigen Lösungen geboten, wenn die Firma transparent und fair darlegen konnte, was sie zum wirtschaftlichen Erfolg braucht. Umgekehrt erwarten wir aber auch, dass wir am wirtschaftlichen Erfolg beteiligt werden und nicht nur «geben in der Not». Wir haben ein langfristiges Interesse daran, dass die Firma überlebt, ein viel langfristigeres als die meisten Manager. Druck des Managements allein oder aus Deutschland ist jedoch kein schlagendes Argument.

Es geht um die Zukunft unserer Swiss und unseres Pilotenberufs. Wenn es diesbezüglich sinnvoll ist, Zugeständnisse zu machen, war und ist die AEROPERS sehr wohl auch bereit dazu. Kein Verständnis haben wir dagegen für kurzfristige Gewinnmaximierung ohne längerfristiges Konzept und ohne eine glaubwürdige Strategie.

Wie sieht Ihr das Verhältnis zur IPG nach Abschluss des GAV14plus?

Angespannt, aber noch konstruktiv. Der neue Vertrag bringt den Piloten der Swiss European (SWU) deutlich verbesserte Bedingungen auf der Kurzstrecke. Das war schon länger fällig. Die im Vertrag vorgesehenen Konditionen für die Langstrecke sind dagegen ungenügend. Den Druck auf den IPG-Vorstand, endlich einen Vertrag mit materiellen und karrieretechnischen Verbesserungen abzuschliessen, können wir nachvollziehen. Da haben wir ein gewisses Verständnis. Umgekehrt haben wir aber auch kein Mitleid, dass sie keine andere Wahl hatten, als die B-777 zu übernehmen. Entscheidend wird für uns das Verhalten der IPG sein, wenn wir in Verhandlungen ein Karrieremodell ausarbeiten sollten. Die entscheidende Frage für die zukünftige Zusammenarbeit wird dann sein: beharren die SWU-Piloten auf der B-777, oder sind sie für eine politische Lösung bereit?

Wir hoffen, dass die IPG bereit ist mitzuhelfen, die gefährliche Fahrt nach unten zu bremsen und zu stoppen.

Haben wir als AEROPERS überhaupt noch Chancen - vor allem bei der B-777 - nach Abschluss des GAV14plus?

Natürlich, das ist keine Frage. Aus dem GAV2011 haben wir gewisse Rechte und Ansprüche, die wir verteidigen und nicht einfach preisgeben werden. Dazu gehört auch der Unterwanderungsschutz, der nicht einfach gegeben war, sondern einvernehmlich ausgehandelt wurde. Eine Auslagerung der B-777 ist zwar eine ernstzunehmende Drohkulisse, steht aber erst auf dem Papier. Bis zu einer Umsetzung ist es noch ein weiter Weg. Zuerst stehen Gespräche und allfällige Verhandlungen an. Die Einflottung der B-777 alleine ist bereits unter normalen Umständen ein «Hosenlupf». Eine Auslagerung ins Regionalsegment hingegen wäre ohne das Know-how und den Goodwill unserer Piloten äusserst schwierig umzusetzen und könnte auch schnell zu Problemen bei der Ausbildungsqualität und somit bei der Sicherheit führen. Widerstand, Umsetzungsprobleme, Integrationsprobleme von Direct Entries und juristische Hindernisse, erschweren das Vorhaben zusätzlich. Die Bedingungen im GAV14plus lösen auch keine Begeisterung aus. Dies ist aber nur eine unvollständige Auflistung von Themen, die uns Chancen zu einer vernünftigen Lösung geben.

Auch wenn die Verhandlungen scheitern sollten, kommt die Swiss nicht so einfach an uns vorbei, solange wir als Verband geschlossen und entschlossen bleiben. Dazu gehört auch die innere Einstellung und das Selbstbewusstsein eines jeden einzelnen Mitgliedes, dass wir uns nicht an die Wand spielen lassen. Wenn jeder überzeugt ist, dass wir gemeinsam mehr erreichen, und zudem bereit ist, dafür einzustehen, haben wir alle

Chancen, die heutige schwierige Situation zu meistern. Auch das Grounding haben wir mit Geschlossenheit und Entschlossenheit überstanden. Abgerechnet wird am Schluss. Durchhaltewillen ist nun gefragt.

Wie stark gewichtet Ihr das Thema Unterwanderungsschutz nun, nachdem mit der Auslagerung der B-777 ein Teil unseres Kerngeschäfts verloren ging?

Die B-777 ist erst auf dem Papier ausgelagert und somit noch lange nicht verloren. Bis jetzt sehen wir darin erst einen Versuch der Swiss, die B-777 über eine klare Ver-

«Demokratie und Sozialpartnerschaft sind bewährte schweizerische Werte.»

tragsverletzung auszulagern. Wir werden prioritär über Verhandlungen versuchen, dies zu verhindern. Sollte dies nicht gelingen, werden wir den Gerichtsweg beschreiten. Leider ist man als Arbeitnehmer immer in Rücklage, wenn die Firma Verträge nicht einhält. Ein Unterwanderungsschutz wird trotzdem auch in Zukunft eine starke Gewichtung haben, denn er bildet einen wichtigen Teil unseres Arbeitsplatzschutzes. Wir ziehen, trotz der gegenwärtig schwierigen Lage, eine Absicherung der Arbeitsplätze über die Anzahl Flugzeuge dem Kündigungsschutz über Anzahl Köpfe vor, denn eine Arbeitsplatzsicherung über den Bestand lässt sich am Ende eines Vertrags ganz einfach und kurzfristig ins Nichts auflösen. Eine Flottenauslagerung ist hingegen mit grösserem Aufwand verbunden. Deshalb beurteilen wir einen Unterwanderungsschutz, auch mit allfälligen Schwächen, als besser und nachhaltiger. Klar, hundertprozentige Garantien gibt es im Leben nie. Es gibt in der Operation wohl auch niemanden, der eine solche Auslagerung in eine auf Langstrecke unerfahrene Fluggesellschaft für sinnvoll und als «best practice» beurteilt.

Was sind die Alternativen zu Verhandlungen?

Zunächst der juristische Weg. Eine Klage wegen Vertrags- und Friedenspflichtverletzungen seitens der Swiss ist in Vorbereitung. Diese kann in kürzester Zeit eingereicht werden. Parallel dazu wird eine Organisation aufgezogen, um alle gewerkschaftlichen Mittel zur gegebenen Zeit ausspielen zu können. Um es klar zu sagen: Wir als Vorstand sind bereit, auch diese Wege zu gehen, sollten die Verhandlungen scheitern. Wir haben mit den genannten Massnahmen und einem geschlossenen Korps unsere Möglichkeiten, die Swiss von ihrem Vorhaben einer Auslagerung der Langstrecke abzubringen. Diese Art der Sozialpartnerschaft beinhaltet für uns sicher erhöhte Risiken, aber auch für die Swiss. Dabei müssen

«Wir wollen Probleme in erster Linie über Verhandlungen lösen.»

beide Seiten ins Kalkül einbeziehen, dass wir nicht in einem abgeschlossen Labor operieren, sondern in einem globalen Umfeld. Um hier erfolgreich zu sein, braucht es nicht nur wirtschaftliche Vorgaben, sondern eine sozialpartnerschaftlich stabile Situation. Daher sind Verhandlungen für beide Seiten - die AEROPERS und die Swiss - der beste Weg, um ohne allzu grosse Kollateralschäden zu vernünftigen Lösungen zu kommen. Beide Seiten müssen sich bewegen. Wir sind dazu bereit, der Ball liegt bei der Swiss. Wir gehen nicht davon aus, dass das Management einen anderen Weg als den Verhandlungsweg riskieren will. Dies wäre verantwortungslos und zum Schaden unserer Swiss.

Was wollt Ihr erreichen (Ziele)?

Eine Lösung, das heisst einen Vertrag im beidseitigen Interesse und mit fairen Bedingungen, der der Swiss und damit auch uns Perspektiven für die Zukunft gibt.

Was erwartet Ihr von uns Mitgliedern?

Der Vorstand alleine kann es nicht richten. Wenn wir erfolgreich gegen das Management antreten sollen, brauchen wir den Rückhalt durch die Mitglieder, Entschlossenheit und Geschlossenheit. Erst dadurch erzeugen wir den nötigen Druck, um erfolgreiche Verhandlungen zu führen oder gewerkschaftliche Mittel umsetzen zu können. Einzelaktionen oder unsolidarisches Verhalten schaden allen anderen Kollegen und damit dem ganzen Verband. Schlussendlich brauchen wir, wenn sich die Situation zuspitzt, das Vertrauen aller Mitglieder in unsere Führung, und wir brauchen das Vertrauen, dass alle bereit sind, uns zu folgen. Wir erwarten engagierte und aktive Mitglieder, die ihre persönlichen Vorteile zu Gunsten der Allgemeinheit hinten anstellen können. Wir müssen zusammen in dieselbe Richtung ziehen, dann können wir wirklich etwas erreichen. ●

40th International PilotSki 2015

At the Robinson Amadé Kleinarl in Austria from January 17th till 24th 2015.
Great Location, Great Skiing, Great Party!



Dear colleagues

I like to invite you to meet pilots from all over the World at 40th international PilotSki. Join us with your family or friends at the beautiful Robinson Club Amadé.

For registration & information check:
www.pilotski.com

Looking forward to meet you at the Robinson Club!

Wolfgang Liebing, ret. DLH Captain A340
2015@pilotski.com

Eintritte

Eintritte seit der letzten «Rundschau»-Ausgabe

- Christian Ammann
- Ronny Bender (Wiedereintritt)
- Enguerran Cottens
- Dominik Fässler
- Johannes Grassl
- Florian Hochgesand
- Florent Illert
- Felix Jäger
- Michel Kölla
- Stephan Kuhn
- Simon Kummle
- Johannes Lässing
- Sebastian Lechtenböhrer
- Florian Meier
- Christoph Müller
- Pasqual Neuweiler
- Annika Portmann
- **Andreas Reufer** →
- Julian Semik
- René Weissenegger
- Reto Wertli

→ Diese Neumitglieder stellen sich in der Folge selbst vor.

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Andreas Reufer



Nach einem abgeschlossenen Studium der Weltraumphysik an der Uni Bern habe ich mir doch noch den Bubentraum Pilot erfüllt. In luftige Höhen zieht es mich schon lange: Erst mit dem Gleitschirm aus Tuch, dann mit dem Segelflieger aus Hartplastik und nun endlich mit dem Airbus aus Alu und Titan. In der Linienfliegerei freue ich mich auf den spannenden Mix aus angewandter Physik, Technik, dem Wetter und der Zusammenarbeit mit verschiedensten Menschen.

Viele Grüsse, Andreas

Pensionierungen

Kurt Graf



Eintritt: 1.10.1980
Pensionierung: 31.8.2014

Total Flugstunden: 16 100

Karriere:
F/E: DC-8, B-747
F/O: MD-80, MD-11, A320, A330/340

Nach 34 Jahren freue ich mich auf den neuen Lebensabschnitt.
Herzlichen Dank an alle, mit denen ich diese schönen Jahre in der Fliegerei erleben und geniessen konnte.

Alles Gute, Kurt

Roland Bütler



Eintritt: 11.4.1982
Pensionierung: 31.8.2014

Total Flugstunden: 18 500 und ein paar im Militär ...

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

Lasst uns die Freude am Fliegen nicht nehmen!

Bis bald, Roli

Pensionierungen

Alexander Hilber



Eintritt: 28.1.1980

Pensionierung: 31.7.2014

Total Flugstunden: Knapp 19 000

Karriere:

Alle DCs, MDs & ABs, die man mich fliegen liess - 9 an der Zahl.

Was als Jugendtraum begann, geht nach beinahe 35 Jahren in Wirklichkeit zu Ende. Es war eine wunderschöne Zeit. Allen Beteiligten ein grosses Dankeschön. Ich wünsche Euch ebenso viel Befriedigung, wie ich's erleben konnte. Nun geht's an die anderen und neuen Träume.

Herzlich, Alexander

PS: Und für all jene, denen ich eventuell mal nicht «Grüezi» sagte: Vielleicht war's mein Zwillingbruder ;-)

Beat Abplanalp



Eintritt: 1.10.1982

Pensionierung: 30.6.2014

Total Flugstunden: 17 540

Karriere:

F/O: DC-9, A310, B-747

CMD: MD-80, A320, A330/340

An die vielen Dankeschöns meiner «Vormirgepensionierten» schliesse ich mich hier an. Eine sehr gute, spannende Epoche meines Lebens ist vorbei, eine noch bessere kommt!

Zu viele Ideen habe ich für meine Zukunft, um alles hier aufzuzählen - es wird sich weisen, womit ich mich am meisten beschäftigen werde. Dies sind meine «Schwerpunkte»: keine Checks mehr vorbereiten; IT nur, wo ich Spass dran habe; Musik machen; chlütere; lesen; meinen UL bewegen; für andere Zeit haben etc.

Geniesst die guten Seiten des Pilotenberufs und ertragt die schwierigen - es lohnt sich!

Möge Gott Euch alle segnen, Beat

Felix Kuster



Eintritt: 1.4.1980

Pensionierung: 31.7.2014

Total Flugstunden: Knapp 18 700

Karriere:

F/O: DC-9, MD-80, A310, B-747

CMD: MD-80, A320, A330/340

Es ist ein Privileg, dass ich mein Berufsleben während über 34 Jahren in der Luftfahrt verbringen konnte. In dieser Zeit hat die Airline-Branche und mit ihr die Swissair einen fundamentalen Wandel durchgemacht, vom Super-Kartell der IATA zur hochkompetitiven Transport-Industrie, was die Swissair bekanntlich nicht überstanden hat.

Die Swiss ist nachher zu einem geachteten Player in diesem Haifischbecken geworden. Dazu brauchte es in den schwierigen Startjahren unsere Professionalität in der Operation, später den Turnaround und die Stabilisierung durch das Management - wir können im Rückblick alle stolz auf diese Leistung sein!

Ich danke allen, die in den vielen Jahren am Boden und in der Luft ihren Beitrag geleistet haben, dass wir die Passagiere immer sicher ans Ziel bringen konnten.

Ich wünsche Euch «many happy landings», Felix

Markus Müller



Eintritt: 1.1.1983
Pensionierung: 31.5.2014

Total Flugstunden: 17 000 (je nachdem, wer wie zählt ...)

Karriere:

F/O: DC-9, MD-80, DC-10, MD-11

CMD: F-100; A320/330, MD-11, A320/330, A330/340

Zusatzaufgaben : Technical Pilot DC-10, Deputy Technical Pilot MD-11, Technical Pilot F-100, Deputy Manager Operational Engineering, Division Manager Flight Operations Engineering & Support, Postholder Maintenance, Mitglied Plattform politische Mandatsträger Swiss

Ich konnte eine einmalige Entwicklung in der Fliegerei und bei den Destinationen miterleben. Höhepunkte waren die Ein- und Ausflottung der MD-11, die intensive Zusammenarbeit mit Douglas und das Streckennetz der DC-10 in der Kombination mit Swissair und Balair. Als erste Postholder Maintenance der Schweiz betraten wir Neuland und konnten als Pioniere mit dem BAZL die JAR OPS einführen und in der Maintenance noch massgeblich mitbestimmen. Zunehmender Leerlauf und Vetternwirtschaft liessen mich nach vierzehn Jahren Funktionärstätigkeit die Zukunft in Politik, Mandaten und Journalismus aufbauen. Herzlichen Dank allen Kolleginnen und Kollegen aus dieser tollen Zeit, der Geschäftsleitung für die politische Freistellung (nach langem Lernprozess) und Brigitte Ruhier, dass sie mich und meine Familie zum American Quarter Horse (mittlerweile vier) gebracht hat.

Es grüsst Euch, Markus

Retus Egli



Eintritt: 1.7.1982
Pensionierung: 31.7.2014

Total Flugstunden: 19 600

Karriere:

F/O: DC-9, MD-80, A310

CMD: MD-80, A320, A330/340

Nach 32 Jahren ist es nun auch für mich an der Zeit, Adieu zu sagen. Es war eine wunderschöne und unvergessliche Zeit, und ich habe jeden Augenblick genossen. Ich bedanke mich ganz herzlich bei allen, die mich auf diesem Weg begleitet und unterstützt haben. Nun heisst es, nach vorne zu schauen und mich noch einmal neu zu orientieren. Ich hoffe, dass mir das zusammen mit meiner Frau gelingt, und dass wir die uns noch zur Verfügung stehende Zeit nutzen und geniessen können. Euch allen nur das Beste.

Herzliche Grüsse, Reto (reto.egli@sunrise.ch)

Rolf Suter



Eintritt: 1.1.1978
Pensionierung: 31.7.2014

Total Flugstunden: 16 796, plus 3020 SIM-Stunden als Instruktor und Examiner

Karriere:

F/O: DC-9, MD-80, DC-10

CMD: MD-80, A320, A330/340

Wer in die Welt reist als Pilot, der braucht einen sicheren Hafen, um die Energien aufzutanken, und auf seinen Wegen viele Menschen, die ihn unterstützen und fördern.

Allen, die mich in meiner Zeit begleitet haben, möchte ich ganz herzlich danken für die gute Zusammenarbeit und die Unterstützung. Ich durfte meinen Traum leben!

Ich wünsche Euch allen, dass Ihr wie ich eine glückliche, gesunde, unfallfreie und erfüllte Zeit in der Fliegerei erleben dürft!

Mached's guet und uf Wiederluege, Rolf



Mehr Energie für anderes. Dank unserer Passivhaustechnik.

Bereits über hundertmal hat die FUCHS AADORF die Haustechnik eines Minergie-P Gebäudes realisiert. Dafür wurde sie vom Verein Minergie geehrt.

Wir sind in der Schweiz die Pionierfirma, welche sich seit Jahren erfolgreich für die Verbreitung der Passivhaustechnik einsetzt.

Interessiert Sie unsere Firma und die Passivhaustechnik, dann besuchen Sie unsere Homepage:
www.fuchs-aadorf.ch

FUCHS AADORF
ABSAUG- UND HAUSTECHNIK 

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Eine Recherche des Schweizer Luftfahrt-Informationsdienstleiters www.ch-aviation.com hat ergeben, dass die Beteiligung der Etihad Airways-Gruppe an der Schweizer Regionalfluglinie Darwin Airline, nun firmierend als **Etihad Regional**, noch auf Hindernisse stösst. Die eigentlich als Langstreckenzubringer für die Etihad-Gruppe gedachte Etihad Regional konnte aufgrund fehlender behördlicher Genehmigungen bis Ende April kein einziges Umsteigeticket im Verbund mit Etihad Airlines ausstellen. Das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat dies gegenüber [ch-aviation](http://www.ch-aviation.com) offiziell bestätigt. Als Grund für die ausstehende Genehmigung wird die laufende Prüfung der Eigentümerverhältnisse bei Darwin Airline angeführt, in deren Verlauf der Nachweis erbracht werden muss, dass Darwin Airline weiterhin unter Schweizer Kontrolle steht und nicht von ihrem neuen Partner de jure oder de facto kontrolliert wird. Der Verkauf gemeinsamer Tickets ist mit dem Ergebnis dieser Überprüfung unmittelbar verbunden.

Nachdem **Helvetic Airways** im Mai 2013 ihre Flotte mit der für Kuoni-Flüge ab Bern-Belp beschafften A319 ausgebaut hat, kam der Airbus seit dem vergangenen Winter vermehrt ab Zürich zum Einsatz, wegen des Einbruches der Nachfrage im Aegypten-Geschäft allerdings meist auf den täglichen «ethnischen» Verbindungen nach Mazedonien und Kosovo. In dieser Sommerferienzeit wird die A319 nun aber wieder für Flüge an Urlaubsziele benötigt. Um Engpässe zu vermeiden, greift Helvetic deshalb auf die Dienste der britischen **FlyBe** zurück. In den Monaten Juli und August mietet sie eine **Embraer 195** samt Crew ein, um damit die Strecken nach Ohrid, Pristina und Skopje zu bedienen. Da die Embraer-190-Familie auch als mögliches Nachfolgemuster für die in den kommenden Jahren zu ersetzenden sechs Fokker 100 der Helvetic Airways gehandelt wird, kann Helvetic dank dieser saisonalen Miete gleich auch die Tauglichkeit des Typs im Helvetic-Einsatz erproben.

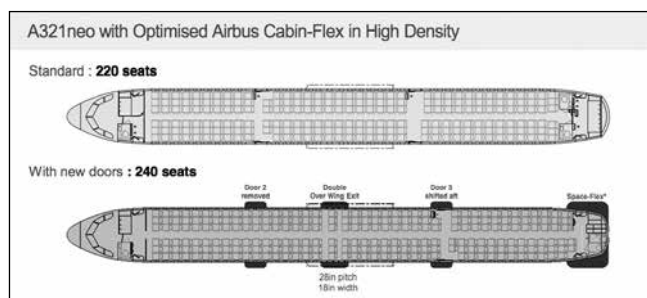
Die **Schweizer Rettungsflugwacht REGA** stellte ihre Jahresmedienkonferenz unter das Motto «Wir wollen bei jedem Wetter retten!». Um in Zukunft noch mehr Menschen in Not helfen zu können, beteiligt sich die REGA an insgesamt fünf Forschungsprojekten, die eine Allwettertauglichkeit ihrer Helikopter-Operationen zum Ziel haben. Derzeit können in der Schweiz gegen 600 Patienten pro Jahr wegen schlechten Wetters nicht aus der Luft versorgt werden. Um dies zu ändern, schult die REGA derzeit ihre Helikopterpiloten für Flüge mit dem Instrumentenflugverfahren (IFR). Einen Grossteil der Trainings absolvieren die Piloten im neuen Flugsimulator für den Rettungshelikopter Agusta Westland Da Vinci. Als Nächstes rüstet die REGA bis Ende 2014 die Helikopter IFR-tauglich aus. Noch ist der Anflug im Instrumentenflugverfahren erst an wenigen Orten wie zum Beispiel dem Inselspital Bern möglich. In den kommenden Jahren will die REGA gemeinsam mit der Schweizer Luftwaffe und der Flugsicherungsgesellschaft Skyguide

ihre Vision in die Tat umsetzen und die Voraussetzung für IFR-Flüge im Gelände schaffen.

World News...

ICAO's **dangerous goods** panel discussed again a complete ban on transporting **lithium batteries** as freight on passenger aircraft. A previous meeting in late 2013 ended with little support for an outright carriage ban for passenger and freighter aircraft, as this would stop compliant shipments, but see non-compliant transfers continue and likely increase in number. The panel's new proposal states: «While risks related to non-compliant shipments of lithium metal batteries must be mitigated, continuing to permit their transport on passenger aircraft despite the known risks should not be considered an acceptable mitigation strategy.» A National Transportation Safety Board report cited 82 aviation incidents between 1996 and 2007 involving all battery types. Of those, 14 involved secondary lithium batteries and 13 primary types. The 14 incidents included seven with items carried on cargo-only aircraft, six involving checked and carry-on baggage and one with cargo carried on a passenger aircraft.

Airbus appears to be intending to lift the A321neo's potential capacity to **240 passengers**, up from a previous figure of 236. The airframer had already laid out plans to offer a reconfigured cabin and door arrangement on the type, which is currently restricted to a 220-seat maximum. Removing a pair of doors, combining an extra overwing exit and a new space-saving aft cabin called Space-Flex would give the A321 the room to accommodate 240 seats. A recent presentation also revealed that Airbus was studying a 189-seat configuration for the A320.



The new A321neo with 240 seats and revised exits.

Russia's presidency has signed an amendment to federal law that will enable Russian carriers to recruit foreign citizens as pilots. **Rosaviatsia** says foreign pilots should have good knowledge of Russian legislation and be proficient in English. They should also have logged at least 3000 hours including 500 hours on the type to which they will be assigned. Carriers must also justify their need to employ foreign pilots. The rapid growth of airlines in China, the Gulf and certain countries in Southeast Asia, coupled with a shortage of home-grown aviators, has seen a rush of expatriate pilots in recent years, many from Europe and North America where job growth has been stagnant. However, despite an influx of new Western-built

airliners, Russia has so far resisted opening its cockpit to overseas nationals.

Boeing is close to overcoming two fresh setbacks discovered within the B-787 production system during the first quarter, as the manufacturer strives to stay on track with an ambitious set of production and delivery



The first new B-787-9 delivered in July to Air New Zealand.

goals this year. Japan's Mitsubishi Heavy Industries (MHI) notified Boeing that a change in its manufacturing process might have produced **hairline cracks** in a wing spar on 40 B-787 then on the assembly line. Boeing has since inspected and fixed all the aircraft covered by the MHI notice. The B-787 production line was also slowed during the quarter by a new problem on the centre fuselage assembly line in Charleston, South Carolina. Boeing introduced a new mid-body join production process with the B-787-9 at the same time that it increased the production rate to 10 aircraft per month.

The combination of the new design and the rate increase created a bottleneck at the mid-body join position, which is the section most affected by the stretched B-787-9 airframe. Boeing still plans to deliver 110 B-787 in 2014.

China Eastern annonçait en juin avoir signé avec l'avionneur Boeing un accord portant sur l'acquisition de 80 appareils de la famille B-737, soit plus de 8 milliards de dollars au prix catalogue. L'européen Airbus dévoilait une commande de 80 A320 de la part de **China Southern**, au prix catalogue de 7,9 milliards de dollars. Dans les semaine précédente, c'est la compagnie régionale **Shandong Airlines** et la compagnie low-cost **9 Air**, qui n'a pas encore commencé ses activités, qui avaient commandé chacune 50 Boeing 737. Cette politique d'achat s'explique par la croissance du trafic aérien en plein essor. Trois aéroports du pays (Pékin, Shanghai et Guangzhou) figurent parmi les 20 plus fréquentés dans le monde et Pékin figurant même au deuxième rang, juste après Atlanta, avec 78 millions de passagers par an. Les compagnies chinoises ont transporté l'an dernier 350 millions de passagers, une hausse de 11 pour cent sur un an. Il devrait y avoir plus de 230 aéroports dans le pays en 2015, contre 193 en 2013.

Le premier **Airbus 320neo** a effectué en juillet son roll-out à Toulouse, équipé de ses nouveaux réacteurs Pratt & Whitney. Le MSN6101, le premier A320 remotorisé du constructeur européen a été dévoilé le 1er juillet, équipé des nouveaux réacteurs PW1100G-JM

qui justifient son nom «neo» (new engine option). Il va désormais débiter les essais au sol, avant le début de la campagne des essais en vol prévue pour le mois de septembre. Huit A320neo doivent participer à la campagne de certification de la famille (qui comprend aussi l'A319neo et l'A321neo), la mise en service étant prévue au quatrième trimestre 2015 chez Virgin America. Les premiers éléments étaient arrivés à Toulouse de Saint-Nazaire et Hambourg en mars dernier; depuis, ils ont été rejoints par les ailes (depuis Broughton au Royaume-Uni), la dérive verticale (Stade en Allemagne), les stabilisateurs horizontaux (Getafe en Espagne), les pylônes de réacteurs (Saint-Eloi en France), et les volets (Brême en Allemagne). Airbus prend environ un mois pour compléter l'assemblage final d'un appareil de la famille A320, dont 42 exemplaires sortent chaque mois des trois usines de Toulouse, Hambourg et Tianjin en Chine. Depuis son lancement en 2010, la famille A320neo a enregistré plus de 2700 commandes par plus de 50 compagnies aériennes et clients, soit environ 60 pour cent du marché des monocouloirs. Les plus gros clients du programme sont les low-cost AirAsia (200) et Lion Air (174), suivies par IndiGo, easyJet ou Norwegian Air Shuttle, et du côté des compagnies traditionnelles American Airlines (130 A321neo), Republic Airways et Qantas Airways.



La présentation du nouvel A320neo à Toulouse.

Crash News...

As already supposed, a short circuit in a lithium-metal battery is likely to have caused the fire that damaged an **Ethiopian Airlines Boeing 787-8** last year, according to a new special bulletin from the UK Air Accident Investigation Branch. The fire at London Heathrow was probably the result of a botched electrical installation of the emergency locator transmitter (ELT). This led to a short-circuiting, causing its battery to overheat and start a process known as thermal runaway. The fire spread in the empty aircraft's rear upper fuselage until fire crews arrived, and caused extensive damage to the composite material hull. The aircraft involved in the accident was repaired and returned to flight status in December, six months after the fire occurred.

Il faut rappeler qu'avant le vol **Malaysian MH17**, abattu au-dessus de l'Ukraine le 17 juillet, plusieurs appareils civils ont été frappés par des missiles. Le 11 septembre 1968, une Caravelle d'Air France explose au large d'Antibes. Les familles ont toujours cru à un tir accidentel de missile. Le 21 février 1973, un Boeing 727 de

Libyan Arab Airlines est abattu par la chasse israélienne au-dessus du désert du Sinaï. Le 27 juin 1980, un Douglas DC-9 de Itavia disparaît des radars. Probablement abattu par un missile tiré par des chasseurs français. Le 1er septembre 1983, un Boeing 747 de Korean Air Lines est abattu par un chasseur soviétique au dessus du Kamtchatka. Le 3 juillet 1988, un Airbus 300 d'Iran Air est abattu par erreur par le croiseur américain USS Vincennes dans le détroit d'Ormuz. Le 4 octobre 2001, un Tupolev 154 de la compagnie russe explose au-dessus de la mer noire. Il a été atteint par un missile ukrainien, tiré par erreur lors de manoeuvres au large de la Crimée. Le 23 mars 2007, un Iliouchine IL76 biélorusse est touché par une roquette au décollage de Mogadiscio.

Short News...

Anlässlich des Besuchs des chinesischen Präsidenten in Europa wurden diverse Verträge unterzeichnet. Ein

Rahmenvertrag mit der **China Aviation Supplies Holding Company (CAS)** über den Kauf von insgesamt **70 Airbus-Flugzeugen**, darunter 27 A330 und 43 Maschinen der A320-Familie.

Zeitgleich wurde der schon länger in Frage gestellte Auftrag der **Hongkong Airlines** über **zehn A380** in die Rubrik «ungenannter Kunde» umgebucht.

All Nippon Airways kündigte eine Grossbestellung über **20 B-777X-9**, weitere **sechs B-777-300ER** sowie noch **14 B-787-9** an. ANA hat damit in Summe **80 Dreamliner** bestellt. All Nippon kündigte auch eine Order über sieben A320neo und 23 A321neo an.

Weitere fünf B-737-800 an **Ryanair** zur Lieferung ab Frühsommer 2015. In Summe hat Ryanair damit **180 offene B-737-800 Orders**. ●

Anzeige



Standorte:
Flugplatz Sitterdorf
Flughafen Zürich-Kloten

Flugschule

www.helisitterdorf.ch

hs

helisitterdorf.ch
Flug buchen 071 422 60 00

Zeitreise

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

Text: *Christoph Jordan*

... vor 20 Jahren

Ein Kleinflugzeug drang am 12. September 1994 in den gesicherten Luftraum über dem Weissen Haus in Washington ein. Obwohl das Weisse Haus gerücheweise mit Boden-Luft-Raketen gesichert sei, wurde keine Rakete abgefeuert. Das Sportflugzeug stürzte auf dem Gelände des Präsidialamtes ab. Der Pilot der Cessna 150 wurde bei dem Zwischenfall getötet. Polizei und das Bundeskriminalamt FBI untersuchten, ob es sich um ein Unglück oder einen Anschlag handelte. Der damalige US-Präsident Bill Clinton und seine Familie, die auf der anderen Strassenseite übernachtet hatten, waren nicht gefährdet. Nach Angaben der Ermittler handelte es sich beim Piloten um den 39-jährigen Lastwagenfahrer Frank Eugene Corder aus Perryville im Bundesstaat Maryland. Der Mann hatte seit zehn Jahren einen Privatpilotschein. Die Polizei ging auch Berichten nach, der Mann hätte psychische Probleme gehabt. Er stand vermutlich unter Drogen- und Alkoholeinfluss. Wie die Präsidentschutztruppe bekanntgab, wurden in der Leiche des getöteten Frank Eugene Corder Kokainspuren entdeckt. Das Kleinflugzeug war in der Nacht im 80 Kilometer entfernten Aldino Airport in Maryland gestohlen worden.



Trümmer der zerstörten Cessna vor dem Weissen Haus.

... vor 30 Jahren



Kittingers Balloon of Peace.

Joseph William Kittinger ist ein heute pensionierter amerikanischer Pilot. Er hatte als Angehöriger der US Air Force mehrere Luftfahrt-Weltrekorde aufgestellt. Er nahm als Testpilot an medizinischen Experimenten der Air Force teil. Bemannte Raumfahrt gab es noch nicht, aber Flugzeuge stiessen immer häufiger in Höhen jenseits von 20 Kilometern vor. Die Amerikaner wollten die Auswirkungen der

grossen Höhe auf den menschlichen Körper kennen lernen. Auch unternahm er Ballonfahrten für die Air Force und wurde als Kampfpilot im Vietnamkrieg eingesetzt.

Im September 1984 gelang es Kittinger als Erstem, den Atlantik alleine mit seinem Gasballon «Ballon of Peace» zu überqueren. Er startete am 14. September 1984 in Caribou im US-Bundesstaat Maine. Danach flog er 5703 Kilometer und landete am 18. September 1984 in Cairo Montenotte in Norditalien. Seit etwa 2009 ist Kittinger Mentor und Berater des in der Schweiz wohnenden, österreichischen Basejumpers und Extremsportlers Felix Baumgartner. Joseph Kittinger lebt in Florida.

... vor 40 Jahren

Die US Air Force SR-71 Blackbird 61-17972 wurde am 1. September 1974 von Major James Sullivan (Pilot) und Major Noel F. Widdifield (Aufklärungs- und Systemoffizier) geflogen. Ihr Ziel: die internationale Air Show Farnborough in Grossbritannien. Die SR-71 überquerte den Nordatlantik von New York City nach London in einer neuen Weltrekordzeit von 1 Stunde, 54 Minuten und 56 Sekunden. Dies bei einer durchschnitt-



SR-71 Blackbird 61-17972 in Duxford, UK.

lichen Geschwindigkeit von 2909,76 km/h. Auf ihrem Rückflug zwei Wochen später, am 13. September 1974, flog dieselbe Maschine die 8771 km von London nach Los Angeles in ebenfalls einer neuen Rekordzeit von 3 Stunden und 47 Minuten. Beide Weltrekorde haben heute, 40 Jahre später, noch ihre Gültigkeit.

... vor 60 Jahren

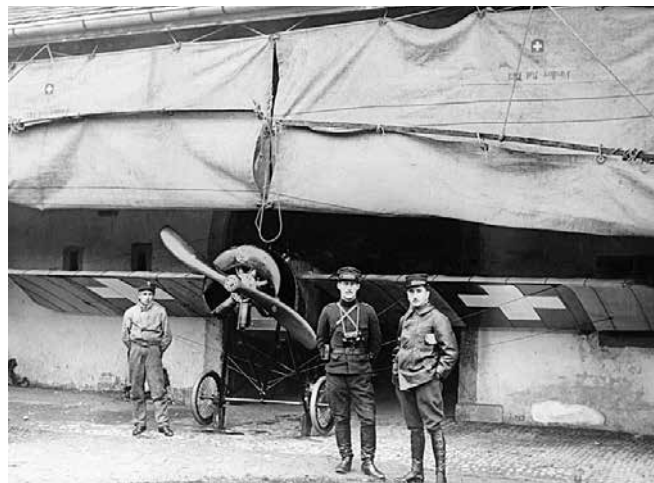


North American XB-70.

Die North American XB-70 Valkyrie war ein Meilenstein im modernen Flugzeugdesign. Die Maschine war, gemessen an Grösse und Geschwindigkeit, eines der bemerkenswertesten Flugzeuge überhaupt. Der grosse Deltaflügler XB-70 Valkyrie der US-Firma North American sollte ursprünglich als strategischer Bomber die B-52 Stratofortress ablösen. Das Konzept sah einen strategischen Überschall-Nuklearbomber mit interkontinentaler Reichweite und der extrem hohen Geschwindigkeit von mehr als Mach 3 vor. Im Gegensatz zu bis dahin gebauten Bombenflugzeugen, die nur zeitweise mit Überschallgeschwindigkeit fliegen konnten, sollte das Flugzeug die gesamte Strecke im Überschallflug zurücklegen. Die ursprüngliche Forderung, in 21 000 Metern Höhe mit dreifacher Schallgeschwindigkeit Strecken von 12 000 Kilometern zurücklegen zu können, schien zunächst nicht erfüllbar. Es stellte sich aber heraus, dass das Flugzeug in dieser Höhe und Geschwindigkeit auf der eigenen Stosswelle gleitet, dem sogenannten Kompressionseffekt. Dabei wird die Schockwelle unter den Tragflügel geführt, was bei der XB-70 zusätzlich durch die heruntergeklappten Tragflächenspitzen unterstützt wurde. So konnte der Luftwiderstand beim Überschallflug stark reduziert werden. Somit wurden annehmbare Reichweiten bei Mach 3 realisiert. Der Erstflug der XB-70 fand am 21. September 1964 in Palmdale Kalifornien statt. Da aber unterdessen Interkontinentalraketen die bemannten Bombenflugzeuge ersetzen konnten, entschied die USA-Regierung, nur zwei dieser Flugzeuge für Forschungszwecke zu bauen.

... vor 100 Jahren

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkriegs erkannte der Schweizer Bundesrat die Wichtigkeit des Einsatzes von Flugzeugen für militärische Zwecke. Am 31. Juli 1914 wurde

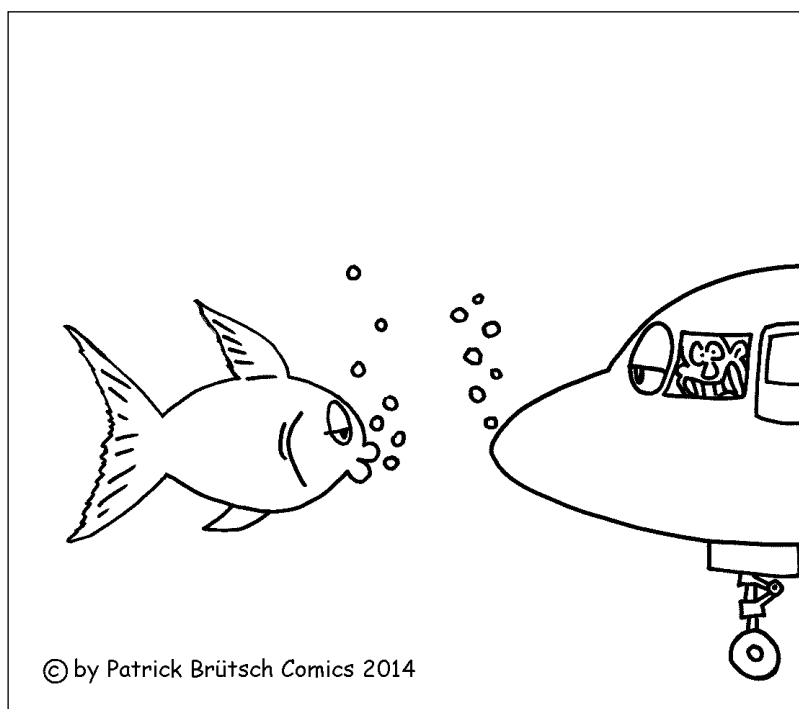


Piloten der Luftwaffe mit Morane-Saulnier-Eindecker.

Hauptmann Theodor Real, Instruktor der Kavallerie und Pilot in Bern, mit der Aufstellung einer Fliegertruppe betraut. Er stellte auf dem Beundenfeld (Berne Allmend) mit zehn Piloten, acht Flugzeugen und einem Reservemotor die erste Schweizerische Fliegertruppe auf.

Bei den ersten zehn Militärpiloten, darunter acht Romands, handelte es sich um Edmond Audemars, Oskar Bider, Ernest Burri, Alfred Comte, Albert Cuenet, François Durafour, René Grandjean, Henri Kramer, Marcel Luginin und Agénor Parmelin. Fünf der Flugzeuge brachten die Piloten aus privatem Besitz mit, so zum Beispiel Oskar Bider seine zwei Blériot XI Eindecker. Andere steuerten einen Farman-Doppeldecker, einen Grandjean-Eindecker und einen L.V.G.-Doppeldecker und ein Aviatik-C-1-Doppeldecker bei. Drei ausländische «Aeroplane» konfiszierte Real an der Landesausstellung in Bern. Die Piloten brachten nicht nur ihre eigenen Flugzeuge, sondern auch ihre Mechaniker mit.

... No comment



© by Patrick Brüttsch Comics 2014

Letzthin im Südpazifik V2.0.

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Richard Mohn 14.6.1966 – 22.5.2014
Pilot A330/340, Austritt am 31.7.2012

Herman Busschers 6.6.1938 – 11.6.2014
Captain B-747, pensioniert am 30.6.1996, ehemaliges Mitglied

Hanspeter «Bobby» Suter 2.1.1934 – 29.7.2014
Captain DC-10, pensioniert am 31.1.1992

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	ATC-Piloten-Stamm
21. - 26.9.2014	inkl. Spezialistenseminar	30.9.2014	16.9.2014
27. - 31.10.2014		28.10.2014	21.10.2014
24. - 28.11.2014		25.11.2014	18.11.2014

Der **Pensionierten-Stamm** findet im **Restaurant des Fliegermuseums**, Überlandstrasse 255, 8600 Dübendorf, statt.
Zeit: ab 14 Uhr.

Der **ATC-Piloten-Stamm** findet im **Radisson Blu Hotel, Angels' Wine Tower Bar**, statt.
Zeit: ab 17 Uhr

Temporärer Umzug des AEROPERS-Sekretariats

Das AEROPERS-Haus wird ab September 2014 für zirka sieben Monate renoviert. Während dieser Zeit wird der Geschäftssitz vorübergehend an einen anderen Ort verlegt.



Vom 16. September 2014 bis ca. 30. April 2015 finden Sie uns nur ein paar Gehminuten vom «Ewigen Wegli 10» entfernt an dieser Adresse:

**Steinackerstrasse 2
8302 Kloten**

Alle Telefonnummern und E-Mail-Adressen bleiben unverändert, so auch die Öffnungszeiten und die Postadresse.

Wir freuen uns, Sie in unseren temporären Geschäftsräumen weiterhin zu begrüßen!

Ewiges Wegli 10

Temporärer Geschäftssitz



Shooter's Corner

Farbe als Gestaltungsmittel



Farben sind nicht einfach gegeben, sondern können gezielt als Gestaltungsmittel eingesetzt werden. Voraussetzung ist aber, dass man Farben und farbige Motive sieht und verschiedene Farbwirkungen und -kompositionen versteht!

Text: Dominique Wirz

Farbig fotografieren heisst nicht, bunt zu fotografieren. Buntheit, das Nebeneinander von vielen verschiedenen Farben, wirkt meist verwirrend und unschön. Wenig Farben oder Ton-in-Ton-Farben und grosse Farbflächen sind wesentlich wirkungsvoller als ein knalliger «Farbensalat». Das Bild wird ruhiger, die Aussage klarer. Dazu müssen Sie näher heran gehen und einen Ausschnitt wählen! Oft hilft auch der Wechsel eines Standpunkts. Durch eine tiefe Kamera wird zum Beispiel der Anteil des Himmels grösser. Manchmal genügen zwei Schritte, damit man anstelle eines hellen Hintergrunds eine dunkle Schattenpartie als Fond wählen kann, oder ein störender Farbfleck von einem Vordergrundobjekt verdeckt wird. Durch jede Farbe, die wir weglassen, steigern wir die Ausdruckskraft der verbleibenden Farben.

Farbassoziationen

Farben appellieren an unser Gefühl und rufen Emotionen wach. Unabhängig vom Motiv hat jede Farbe an sich eine Wirkung auf den Betrachter. Sie können sich diese Farbpsychologie zunutze machen, indem Sie sie zur Unterstützung ihrer Bildaussage verwenden. Als «warm» bezeichnet man alle Farben von gelb bis rot, als «kalt» alle bläulichen. Beim Bildaufbau haben warme Farben die Tendenz, nach vorne zu drängen, während kalte Farben sich zu entfernen scheinen – sie sind Hintergrundfarben. Gemeinsam und richtig angeordnet, steigern sie die Tiefenwirkung einer Aufnahme!

Rot wird assoziiert mit Hitze, Aggressivität und Gefahr, aber auch mit Wärme, Liebe und Sinnlichkeit. Rote Flächen erscheinen den Augen näher, als sie tatsächlich sind, da das Auge Rot aufgrund seiner langen Wellenlänge weniger stark bricht. Daher wirkt rot als stärkste Signalfarbe und ist die aktivste von allen Farben, was heisst, dass selbst kleine rote Flächen ein Bild sehr schnell dominieren können.

Gelb ist warm und lebendig, aktiv und dynamisch. Gelb steht für Licht und Wärme, aber auch für Neid und Gier. Gelb ist eine Warnfarbe (gelb-schwarze Insekten oder Reptilien, Warnschilder für Hochspannung und Radioaktivität). Ein ins Rötliche gehendes Gelb kann grosse Gemütlichkeit erzeugen. Ein ins Grünliche gehendes Gelb wird eher frisch, manchmal aber auch kränklich. Durch seine Signalwirkung wird die Farbe Gelb auch in der Werbung viel verwendet, gerade wenn Billigprodukte herausgehoben werden sollen.

Grün wirkt je nach Farbton und Kontext sehr unterschiedlich. Grün kann entspannend und angenehm wirken, frisch und lebendig, aber auch krank und giftig. Ein klares Grün als Objektfarbe wirkt ruhig, aber nicht langweilig oder leblos. Als Lichtfarbe wird es meist als unangenehm empfunden (Neonröhren). Grün steht für das Leben

Nächste Fotokurse 2014 & 2015

- **Pferdefotografie:** Sa, 6. September, Effretikon
- **Airport live:** So, 7. September, Flughafen Zürich
- **Bildgestaltung:** Sa, 13. September, Winterthur
- **Reisefotografie:** So, 14. September, Winterthur
- **Tierfotografie:** Sa, 20. September, Zoo Zürich
- **Reisefotografie:** Sa, 17. Januar 2015, Winterthur
- **Blitzfotografie:** So, 18. Januar 2015, Winterthur

Weitere Kurse und Termine, sowie Infos, Anmeldung und Vormerkung auf fotowerkstatt-kreativ.ch.

und die Natur (wegen des Blattgrüns), kann aber auch negativ besetzt sein. Dann steht es für Giftigkeit, Unreife oder Übelkeit.

Blau steht für Kühle, Ferne und Erhabenheit. Menschen frieren in blauen Badezimmern bereits bei wärmerer Raumtemperatur, als sie es in gelben tun würden. Blau wirkt ruhig und klar, metallisch und edel. Blau ist das kurzwelligste und energiereichste Licht, das am ehesten gestreut wird. Deswegen wirken die Berge in der Ferne häufig blau, weil sie durch das Streulicht aufgehellt werden. Aber es gibt noch einen anderen Grund, warum Blau mit Ferne assoziiert wird: Das Auge fokussiert auf eine blaue Fläche mit einer weiteren «Entfernungseinstellung» als auf Rot. Rot ist die viel aktivere Farbe und drängt nach vorne, während sich blau eher dezent im Hintergrund hält. Blau steht gleichermassen für Sehnsucht und Ausgeglichenheit.

Ton-in-Ton

Verwandte Farben liegen im Farbkreis nebeneinander (z.B. gelb, orange, rot) und geben den Aufnahmen etwas Ausgeglichenes und Harmonisches. Sie können die Bildaussage farblich weiter vereinfachen, indem Sie verschiedene Helligkeitstöne nur einer Farbe oder Farbgruppe verwenden. In der Natur finden wir das beispielsweise bei Nebel oder Regen. Durch die Reduktion der Farben in einem Bild werden andere Bildgestaltungsmittel wie Linienführung, Bildaufteilung und Schnitt stärker betont. Ton-in-Ton-Bilder sind ungewohnt in unserer bunten Welt und bekommen deswegen eine hohe Aufmerksamkeit. Dies gilt insbesondere für Bilder, die sich nur einer Farbe bedienen, also monochrome Bilder. Wir sehen dann nur noch unterschiedliche Helligkeiten und Sättigungen derselben Farbe. Je mehr Abstufungen ein monochromes Bild hat, desto sanfter, facettenreicher und detailreicher wirkt es auf den Betrachter. Die Farben oder Farbfamilien wirken bei monochromen oder Ton-in-Ton-Bildern jeweils rein und nicht in Kombination mit anderen Farben. So weckt die verwendete Farbe jeweils nur eine Assoziation, schafft nur einen Gefühlsraum. Das Bild gewinnt dadurch an Klarheit und Eindeutigkeit.

Farbkontraste

Die Wirkung einer Farbe hängt auch von den umliegenden Farben ab. Das geht sogar so weit, dass dieselben Farben als unterschiedlich wahrgenommen werden, wenn sie von verschiedenen Farben umgeben sind. Die grundlegende Kenntnis der Farbkontrastarten hilft Ihnen bei gestalterischen Entscheidungen.

Kalt-warm-Kontrast: Warme und kühle Farben verstärken sich gegenseitig in der Wirkung. Der Kalt-warm-Kontrast kann den räumlichen Eindruck verstärken, wenn die warmen Farben den Vordergrund dominieren. Der Kalt-warm-Kontrast kann auch einen relativen Farbkontrast beschreiben, und so bilden selbst zwei kühle Farben einen leichten Kalt-warm-Kontrast, wenn die eine als etwas wärmer wahrgenommen wird.

Komplementärkontrast: Komplementärfarben sind zwei Farben, die in der Mischung ein Grau ergeben, weil die eine als exakte Gegenfarbe die zweite Farbe aufheben kann. Im Farbkreis stehen sich Komplementärfarben gegenüber (z.B. Orange-Blau, Gelb-Violett, Rot-Grün etc.). Komplementärfarben wirken lebhaft, provokativ und erzeugen Spannung. Damit die Bildwirkung trotzdem noch etwas harmonisch wird, sollte das optische Gewicht der Farben etwa ausgeglichen sein. Da Gelb beispielsweise deutlich intensiver ist als Blau, wirkt ein Bild dann harmonisch, wenn der gelbe Bereich weniger als ein Viertel der Fläche einnimmt.

Quantitäts- und Qualitätskontrast: Wenn sich die Bildelemente in der Farbsättigung stark unterscheiden, spricht man von einem Qualitätskontrast. Sehr bunte Bereiche treffen dann auf wenig gesättigte Flächen, was die Farbwirkung weiter verstärkt. Ein Quantitäts- oder Mengenkontrast ist dann gegeben, wenn beispielsweise ein farbares Motiv durch einen farbigen Tupfen belebt wird. So kann die Aufmerksamkeit gezielt auf den einen Bildbereich gelenkt werden, was einfache und gerade dadurch wirkungsvolle Bilder ermöglicht.

Simultankontrast: Das Auge verstärkt Unterschiede. So wirken zwei exakt gleiche Farbflächen, die vor jeweils unterschiedlichem Hintergrund platziert werden, unterschiedlich hell. Auf dunklen Flächen erscheinen Farben heller, auf starken Farben tendieren sie zur Komplementärfarbe. Diesen Effekt können Sie zur Betonung von Motivdetails verwenden, oder um die generelle Wirkung einer Farbkomposition zu verstärken. Am stärksten leuchtet jede Farbe vor schwarz. Also: Versuchen Sie bewusst, schwarze Wände, Hauseingänge, alle dunklen im Schatten liegenden Flächen als Motivhintergründe (für Porträts!) einzusetzen. Die Bildwirkung ist enorm. ●



Diese Ton-in-Ton-Komposition verleiht der Aufnahme etwas Harmonisches. Das rötliche Gelb strahlt zudem viel Wärme und Gemütlichkeit aus. Fröhlich an einem Fluss in Jakutien, Sibirien.



Der Komplementärkontrast macht dieses Bild sehr klar und lebhaft. Die Farben verstärken sich gegenseitig in der Wirkung. Blaue Moschee in Istanbul.



Rot ist die stärkste Signalfarbe. Deshalb können zum Beispiel kleine rote Schilder die Aufmerksamkeit auf sich lenken, ob gewollt oder nicht. Provence.

P.P.CH-8302 Kloten
DIE POST

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
 Mieter Einzel CHF 144.90 statt CHF 289.80

Eigentümer Familie CHF 227.90 statt CHF 455.70
 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 statistischen 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.