

SINCE 1945



AEROPERS

# RUNDSCHAU

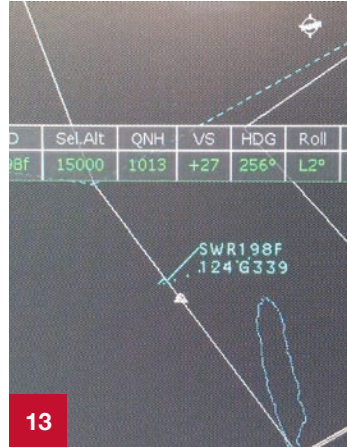
1 | 2014

SWISS  ALPA  
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS  
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association

**Geschichten von tausendundeiner A380 • Die Angst vor dem Go-around • Das Modell Ryanair im Sinkflug • Big Brother is watching us ... • Was macht eigentlich ... Not Minar?**

# Inhalt



- 3 The President's Voice**  
Präsident Markus Grob schaut in seiner «President's Voice» über das Datum der wichtigen Abstimmung hinaus und plädiert an die Weitsicht der Mitglieder.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Geschichten von tausendundeiner A380**  
Auf nahezu jedem europäischen Flugplatz begegnen wir ihnen, den topmodernen Langstreckenmaschinen aus der Golfregion. Scheinbar in einem kurzen Zeitraum entstanden, dominieren sie nicht zuletzt mit Flugzeugbestellungen in gigantischem Ausmass. Mit welchen Konkurrenten haben wir es eigentlich zu tun?
- 8 Die Angst vor dem Go-around**  
Nur drei Prozent aller Anflüge sind unstabiliert. Davon werden 97 Prozent aber irgendwie zur Landung gebracht. Nicht nur mangelndes Training oder komplizierte Missed-Approach-Verfahren hindern viele Piloten daran, einen Go-around einzuleiten. Auch unser Unbewusstes spielt eine wichtige Rolle.
- 11 AEROPERS-«Rundschau» sucht Redaktor oder Redaktorin!**
- 13 «Go-ahead» – Mode S**  
Wenn die Lotsen den Piloten im Cockpit mittels Radar über die Schultern schauen.
- 16 Das Modell Ryanair im Sinkflug**  
2013 musste Ryanair zum ersten Mal eine Gewinnwarnung veröffentlichen. Die Airline kommt zunehmend unter Druck. Grund dafür sind sowohl innere als auch äussere Faktoren, die das Erfolgsmodell Ryanair ins Wanken bringen.
- 18 Neue EASA Flight Time Limitations**  
Die EASA hat Vorschriften für Flugdienstzeiten erlassen, die nun für alle europäischen Fluggesellschaften gelten. Obwohl wissenschaftliche Erkenntnisse nur ungenügend eingeflossen sind, ist es ein Schritt in die richtige Richtung. Für Swiss-Besatzungen sind nur kleine Änderungen zu erwarten.
- 21 Dienstjubiläum von Dodo Leuzinger**  
Vielen Dank!
- 22 «Grüessäch» – ein neuer Verein stellt sich vor**  
Airliners Bern ist der Verein für alle Airline-Angestellten in und um Bern. Die Mitglieder kommen aus verschiedenen Nationen und kämpfen mit strengen Arbeitszeiten, anspruchsvollen Anflügen in Bern und für mehr Transparenz in der Firma.
- 23 Civilized Thinking**  
Prächtige Aussichten!
- 24 Was macht eigentlich ... Not Minar**  
Mit 16 Jahren hat Not Minar das Unterengadin verlassen, nach der Pensionierung ist er definitiv wieder zurückgekehrt. Die «Rundschau» hat den sympathischen Bündner in Scuol besucht.
- 27 Im Einsatz als First Officer bei Edelweiss Air**  
Fünf Avro-Captains haben nach einer Ausschreibung eine Anstellung bei Edelweiss Air erhalten. Sie fliegen nun im Mixed-Fleet-Konzept auf A320 und A330. Der Dienstplan bietet eine abwechslungsreiche Mischung von Kurz- und Langstrecke.
- 28 Gelesen**  
Viktor Sturzenegger wird neu von unserem ehemaligen Redaktionsleiter Henry Lüscher bei der Rubrik «Gelesen» unterstützt. Es gibt nun noch mehr wertvolle Lesetipps.
- 32 AEROPERS-«Rundschau»: Insertionstarife**
- 33 Gedanken eines Fliegenden**  
Der Kolumnist löst mit einem alten Handwerkertrick und ganz ohne neuen GAV die Rentabilitätsprobleme der Kurzstrecke.
- 34 Eintritte und Pensionierungen**
- 36 Termine und Mitteilungen**
- 38 Nightstop-Event: 16. Mai 2014**
- 39 On The Air...**  
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 42 Zeitreise**  
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 44 Shooter's Corner**  
Kleine Dinge und Hilfsmittel sind beim Fotografieren wichtig. Entscheidend für verbesserte fotografische Erfolgsaussichten ist jedoch nicht der Umfang des Zubehörs, sondern die Fähigkeit des Fotografen, diese Hilfsmittel technisch richtig und sinnvoll einzusetzen.
- 46 Wir trauern**

# The President's Voice

## Weitblick ist gefragt

Liebe Leserinnen und Leser!



Eine wegweisende Abstimmung steht vor der Tür, und die demokratischen Diskussionen innerhalb unseres Verbands streben ihrem Höhepunkt entgegen. Das sehe ich als Präsident gerne, auch wenn es mich und meinen Vorstand zuweilen bis an unsere Grenzen fordert. Aktive und engagierte Mitglieder wünscht sich jede Organisation, und ohne kritische Zwischenrufe kann sich kein Interessenverband entwickeln. Auch wir im Vorstand haben vor und während der harten Verhandlungen mit der Swiss intensive Diskussionen geführt. Diese haben zum vorliegenden Vertragswerk geführt, das eine Reorganisation ermöglicht und nicht bloss einen neuen GAV darstellt.

### Ausblick

Dass Diskussionen hart geführt werden, gehört zu jeder Abstimmung. Dass dabei guter Stil und Anstand vereinzelt nicht im Mittelpunkt stehen, gehört leider zu unserem Zeitgeist. Doch wer sich einem Amt stellt, der muss mit unsportlichen Zwischenrufen umgehen können. Und wer Mitglieder nach ihrer Meinung fragt, darf auch die Antworten nicht scheuen. Wir vom Vorstand haben unsere Hal-tungen sehr detailliert und fundiert kundgetan und hoffen, dass diese von den Mitgliedern richtig gewichtet und verstanden werden. Falls der Souverän anders entscheidet, wird dies selbstverständlich akzeptiert. Unabhängig vom Abstimmungsergebnis wird sich die AEROPERS als Pilotenverband wie bis anhin für die Interessen der Pilotinnen und Piloten einsetzen und mit Vehemenz gegen Arbeitsbedingungen kämpfen, die ein karriere-langes Ausüben unseres Berufs mit einem 100-Prozent-Pensum unmöglich machen. Entgegen Behauptungen in Schreiben von offizieller Seite werden sich selbstver-ständlich auch in Zukunft Gelegenheiten zu partner-schaftlichen Lösungen bieten. Diese müssen wohl hart erkämpft werden, aber das ist so neu auch wieder nicht.

### Die AEROPERS im Jahr 2014

Die kommende Abstimmung ist nicht das Ende eines Prozesses, es ist der Beginn eines noch viel grösseren

- und zwar wiederum unabhängig vom Abstimmungsergebnis. Um diesen Prozess gewohnt stark in Angriff nehmen zu können, braucht die AEROPERS in ihren Gremien starke Unterstützung. Wenn Mitglieder sich so in der Verbandsarbeit engagieren, wie sie es im Abstimmungskampf machen, werden die Ressortleiter keine Probleme haben, die aktuellen und zukünftigen Vakanzen zu besetzen. Wir haben tatsächlich Vakanzen, und es kommen immer mal wieder neue dazu. Als aktuelles Beispiel möchte ich auf die Stellenausschreibung in diesem Heft für den Posten eines «Rundschau»-Redaktors hinweisen. Auch im Vorstand gibt es immer wieder personelle Veränderungen. Jeder Abgang eines erfahrenen Vorstandsmitglieds ist schmerzhaft, und trotzdem braucht eine Organisation eine regelmässige Auffrischung ihrer Entscheidungsträger. Das hilft gegen Betriebsblindheit und garantiert, dass alle Interessengruppen vertreten sind.

### Verantwortung

An dieser Stelle wünsche ich allen Mitgliedern Weit-sicht und Vernunft für die wegweisende Abstimmung. Wenn es gelingt, dass der grösste Teil der Stimmen-den losgelöst von Frust und persönlichen Ressenti-ments das Votum einlegt, hinter dem er stehen und dessen mögliche Konsequenzen er akzeptieren kann, dann erhalten wir das Wahlergebnis, wofür es sich zu kämpfen lohnt. Nur - und nur dann! - wenn das Ergebnis wie oben beschrieben frust- und ressentimentfrei zustande kommt, kann unsere AEROPERS auch in Zukunft geeint und stark auftreten und sich für die Rechte der Pilotin-nen und Piloten einsetzen. Nehmt Eure Verantwortung wahr und macht Euer Kreuz an der Stelle, wo ihr es mit bestem Wissen und Gewissen und der nötigen Weit-sicht verantworten könnt.

**«Nehmt Eure Ver-antwortung wahr.»**

Kollegiale Grüsse

Captain Markus Grob  
Präsident



# Editorial



Eine weitere «Rundschau» liegt druckfrisch in den Postfächern mit dem Zweck, die Leserinnen und Leser zu informieren und zu unterhalten. So lapidar es auch klingt, Voraussetzung dafür sind Texte, und die müssen geschrieben, redigiert und korrigiert werden. Obwohl das Schreiben eines Textes

im Team einer Quadratur des Kreises gleichkommt und faktisch unmöglich ist, ist das Publizieren desgleichen Teamarbeit in Reinkultur. Die niedergeschriebenen Seiten werden redigiert und korrigiert, eventuell im Stil und in der Interpunktion etwas angepasst und vor allem verbessert. Perfekt wird ein Text nie, besser aber mit jedem Schritt. Dass dabei die ursprüngliche Form des Geschriebenen verändert wird, ist unumgänglich. Werden aber der Inhalt und die Aussage verfälscht, ist dies unverzeihlich. In der «Rundschau» unterschreiben die Verfasser eines Textes mit ihrem Namen, damit die Leserinnen und Leser wissen, wer der Vater der Argumente ist. Das werden wir in der Redaktion auch in Zukunft so handhaben.

Und genau diese Redaktion sucht Verstärkung. Jürg Ledermann wird in Zukunft als Schreiberling etwas kürzer treten, das Team aber weiterhin unterstützen und bereichern. Aus diesem Grund suchen wir eine Kollegin oder einen Kollegen für die Redaktion. Wir hoffen natürlich innig, dass die Mailbox unseres Redaktionsleiters André Ruth vor Anmeldungen überquillt!

An Abhörskandalen mangelte es in der jüngsten Vergangenheit nicht. Jetzt kommt ein neuer ans Tageslicht: «Big Gaby is watching us!» Nicht nur fremde Handys werden ausspioniert, sondern auch unsere Einstellungen am Autopilot-Panel. Gaby Plüss erklärt uns Piloten, was unser Transponder alles kann und warum sich die grenzenlose Freiheit über den Wolken wieder einen Schritt vom Reinhard Mayschen Ideal entfernt hat.

Clemens Kopetz und Janos Fazekas liefern in ihren Artikeln Hintergrundinformationen zu Airlines, die in der Vergangenheit immer wieder für Schlagzeilen

gesorgt haben. Während Emirates mit ihrem beängstigenden Wachstum grosse Überschriften produziert, schafft es der irische Carrier Ryanair mit zweifelhaften Anstellungsbedingungen auf die Wirtschaftsseiten der Zeitungen. Dass auch die Schweiz – und insbesondere Genf – nicht mehr eine Insel der Anständigkeit ist, zeigt Clemens Kopetz am Beispiel von easyJet.

Doch auch in der Region Bern haben sich Piloten organisiert und engagieren sich für bessere Arbeitsbedingungen. SwissALPA freut sich über den Beitritt der «Airliners Bern» zum Dachverband der Schweizer Airline-Piloten. Adrian Gallati, Präsident der «Airliners Bern», stellt das neue SwissALPA-Mitglied vor, deren Mitglieder zum grössten Teil bei der SkyWork-Gruppe arbeiten.

Roger Baer, Captain auf dem Avro, wurde zusammen mit vier Kollegen vor gut einem Jahr befristet an die Edelweiss ausgelagert. In einem interessanten Artikel erklärt er von seiner Umschulung und aus seinem neuen Arbeitsalltag als F/O A320/330 bei der Edelweiss.

In einem Gastartikel erklärt uns Carsten Schmidt-Moll, Captain Embraer und Mitglied in der VC-Arbeitsgruppe Accident Analysis and Prevention, unsere Angst vor dem Go-around. Ein lehrreicher und lesenswerter Artikel, den jeder verantwortungsvolle Pilot und Manager regelmässig lesen sollte.

Als fleissiger Kaffeetrinker stosse ich immer wieder auf Weisheiten, die liebevoll auf Zuckerportionen gedruckt werden. «Wenn der Wind der Veränderung weht, bauen die einen Mauern und die anderen Windmühlen», las ich auf einer dieser kleinen Papiertüten. Der weise Chinese, der die Worte angeblich vor langer Zeit formuliert hat, hat an eine Möglichkeit nicht gedacht: Man kann auch die «Rundschau» zur Hand nehmen, die Texte in Ruhe geniessen und warten, bis sich der Wind abgeschwächt hat.

*Eine spannende Lektüre wünscht*

  
Peter Tilly

## 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  
Peter Tilly, Redaktor, Captain A320  
Janos Fazekas, Redaktor, F/O A320  
Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS

### Ständige Mitarbeiter

Peter Küng («Civilized thinking»), Captain A330/340  
Zbigniew Bankowski («On The Air ...»), Captain A320  
Viktor Sturzenegger («Gelesen»), Pens. Captain A330/340  
Christoph Jordan («Zeitreise»), Captain A320  
Dominique Wirz («Shooter's Corner»), SF/O A330/340  
Gaby Plüss («Go-ahead»), Flugverkehrsleiterin Zürich TWR und APPR

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.

Foto Frontseite: @ Sales Wick

Redaktionsschluss «Rundschau» 2/2014: 9. Mai 2014

# Geschichten von tausendund einer A380

**Entgegen dem Trend in Europa expandieren unsere Konkurrenten in den Golfstaaten und bauen ihre Flotten massiv aus. Schnell stellt man sich als Beobachter die Frage, wie das möglich ist und woher das Geld dafür kommt. Theorien und Gerüchte, aber auch begründete Kritik gibt es zuhauf, allerdings ist es auf Anhieb schwer, diese voneinander zu unterscheiden.**

*Text: Janos Fazekas*

Das wohl bekannteste Beispiel ist Emirates. Die in Dubai stationierte Airline hat kürzlich 50 weitere Airbus 380 bestellt und ist weltweit der grösste Betreiber des Super-Jumbos. Dubai ist unterdessen eines der wichtigsten Drehkreuze weltweit, und Emirates prosperiert und war 2007/08 bereits die fünft-profitabelste Airline weltweit. Dieses Wachstum erstaunt bei einer kaum 30 Jahre alten Airline. Sie hat 1985 ihren Flugbetrieb mit einer B-737 und einer A300 aufgenommen. Heute operiert sie 201 Flieger, hat 376 Bestellungen offen und verfügt über 120 weitere Optionen. Diese Zahlen sind schwindelerregend. Selbst in Anbetracht dessen, dass ein guter Teil dieser Bestellungen wohl für die Erneuerung der bestehenden Flotte gedacht ist. Es liegt also nahe, zu vermuten, dass Emirates in irgendeiner Form einen unfairen Vorteil hat. «For the thousandth time, I am saying that Emirates does not receive any subsidies», wurde Timothy Clark an einer IATA-Konferenz zitiert. Und tatsächlich wendet Emirates einiges auf, um diese Aussage unter die Leute zu bringen. Unter anderem mit etlichen Interviews, aber auch eigens dafür erstellten Präsentationen. Ein Hauptpunkt hierbei ist immer wieder das Thema Treibstoff.

Gängiges Vorurteil betreffend des Fuels ist, dass Emirates diesen nahezu umsonst erhält und damit bereits einen uneinholbaren Vorteil hat. Tatsächlich fallen 39 Prozent ihrer operationellen Kosten auf den Posten Treibstoff. Im Vergleich dazu sind es bei der Swiss mit 30 Prozent deutlich weniger. Dass Emirates den Treibstoff im Verhältnis zu anderen Airlines vergünstigt oder gar umsonst erhält, verneint sie vehement. Emirates ging sogar so weit, Shell, BP und Chevron anzuschreiben, um offizielle Statements zu erhalten. Diese besagen, dass Emirates die gleichen Konditionen erhält wie vergleichbare Airlines. Dies mag wohl stimmen. Trotzdem gilt es festzuhalten, dass Emirates mit Dubai als Hub einen Vorteil genießt. 50 Prozent ihrer Flüge gehen ab Dubai (DXB) und profitieren damit vom niedrigeren Treibstoffpreis, der im Mittleren Osten und Afrika momentan ungefähr 12 Cent pro Gallone unter dem Niveau der EU liegt. Neben diesem Vorteil ist auch die moderne Flotte der Emirates ein gewichtiges Plus in ihrer Fuel-Bilanz. Speziell als Launch Customer

der A380 mit den damit einhergehenden Rabatten ist es Emirates wohl möglich, sehr effizient zu operieren. Um diese Zahlen und Fakten in einen einfach verständlichen Vergleich zu bringen, möchte ich Zahlen aus dem Jahr 2008 verwenden: Die Treibstoffkosten pro Available Tonne Kilometer (ATK) betragen für British Airways (BA) 0,114 Euro und bei Singapore 0,0971 Euro. Emirates' Kosten hingegen waren mit 0,0812 Euro deutlich geringer. Andererseits muss man festhalten, dass die konstante Flottenerneuerung auch ihren Preis hat. Schaut man sich die Zahlen für Aircraft Ownership per ATK an, zeigt sich, dass Emirates 2012/13 mehr dafür ausgab als die IAG (International Airlines Group) oder Virgin Atlantic.

## **Weder Streik noch Steuern**

Auch die Besteuerung ist ein Thema, dass in diesem Kontext immer wieder vorkommt. Emirates gibt zwar zu, vom günstigen Steuerumfeld in Dubai zu profitieren,

**«Die geografische Lage Dubais spielt eine Rolle, und die ist trotz aller Dollarmilliarden kein unfairen Standortvorteil.»**

sieht sich aber in ihrer Kostenstruktur anderweitig benachteiligt. Namentlich erwähnt sie, dass sie für Personalausgaben deutlich höhere Aufwendungen habe, weil sie ihr Personal mit attraktiven Zusatzleistungen in die Region locken müsse. Solche Argumente greifen allerdings zu kurz. Einerseits auf der politischen Ebene, da Emirates

sich nicht mit Gewerkschaften beschäftigen muss und es in den VAE kein Streikrecht gibt. Damit wird eine kontinuierliche Operation gewährleistet. Und andererseits auf der wirtschaftlichen Ebene, weil die gesamten Personalkosten im Vergleich zum Beispiel zu BA um eindruckliche 64 Prozent tiefer liegen. Des Weiteren zahlt Emirates keine Gewinnsteuern. Dieser Vorteil war bereits 2005 ungefähr 250 Millionen Dollar wert. Im



*Emirates betreibt die weltweit grösste A380-Flotte.*

Gegenzug dazu leiden europäische Airlines vermehrt an zusätzlich erhobenen Abgaben wie zum Beispiel der Luftverkehrsabgabe in Deutschland.

### **Nabel der Welt**

Selbstverständlich spielt die Bodeninfrastruktur jeder Airline für deren Effizienz eine gewichtige Rolle. Dabei steht Emirates mit dem Dubai International Airport sehr gut da. Als Erstes ist hier ganz klar zu erwähnen, dass Dubai keine Nachtflugsperrung hat und Emirates damit planerisch sehr flexibel sein kann. In Frankfurt hingegen diskutiert man bereits wieder über weitere Beschränkungen. Ausserdem kommt Emirates als Flag Carrier exklusiv in den Genuss des 2008 in Betrieb genommenen Terminals 3. Auch hier fühlt man sich als Mitarbeiter einer europäischen Airline natürlich sofort im Hintertreffen. Doch Emirates gibt Gegensteuer und führt einige europäische Plätze ins Feld, die zumindest zum Teil den jeweiligen Staaten gehören: So zum Beispiel der Flughafen Charles de Gaulle, der bis 2006 staatlich war, oder Fraport (Frankfurt), der momentan zu 51 Prozent staatlich ist und die ersten 50 Jahre seiner Existenz vollkommen staatlich war.

Nun muss man sich fragen, ob denn eine solche massive staatliche Investition, von der vor allem nur eine Airline profitiert, heute in Europa noch möglich wäre. Die Antwort ist aller Wahrscheinlichkeit: Nein. Und mit diesem Hintergrund wird es einem beim Blick nach Dubai nahezu schwindlig. Dort entsteht momentan «Dubai World Central», und der Name ist Programm.

Der neue Flughafen wird über fünf parallele Pisten verfügen, die 24 Stunden am Tag geöffnet sind. Im Endausbau sollen jährlich

160 Millionen Passagiere abgefertigt werden können. Damit wäre das Aufkommen so gross wie das der Flughäfen Chicago O'Hare, New York JFK und Los Angeles International zusammen. Und mit zwölf Millionen Tonnen Fracht würde dort das Dreifache des heute grössten Frachtumschlagplatzes in Memphis abgefertigt. Je nach Quelle soll der ganze Komplex zwischen 140 und 220 Quadratkilometer umfassen. In England sucht man derweil immer noch verzweifelt nach einer Lösung, den aus allen Nähten platzenden Flughafen Heathrow zu erweitern oder gar ganz zu verschieben. Ein dringendes und wichtiges Projekt für London und England, das schon eine Weile präsent ist und doch kaum vorwärts kommt.

Doch auch die Kosten am bereits bestehenden Flughafen sind deutlich niedriger. In Dubai waren 2008 die Flughafengebühren für einen A340-300 mit 2072 Euro weniger als halb so hoch wie die 5754 Euro in Heathrow. Dies ist nicht zuletzt dem Umstand geschuldet, dass Scheich Ahmad ibn Sa'id Al Maktum gleichzeitig der Vorsitzende von Emirates und der Präsident der Luftfahrtbehörde von Dubai ist. Emirates' Umsatz macht zirka 20 Prozent des BIP von Dubai aus, und damit ist klar, dass der Flughafen Airline-orientiert wirtschaften muss. Die Verkäufe im Flughafen-Dutyfree belaufen sich auf gut über eine Milliarde Dollar und werden dazu verwendet, die Passagier- und Landegebühren zu subventi-

onieren. Man könnte den Eindruck bekommen, dass der Geldfluss in Zürich in die andere Richtung geht.

Wie sieht es nun mit den Handling-Kosten aus? Dubai stützt sich bei einem grossen Teil der Arbeitskraft auf Wanderarbeiter aus Indien und Pakistan. Deshalb wäre zu erwarten, dass Emirates bei den Handling-Kosten in DXB wohl die günstigste Homebase hat. Tatsächlich muss sie nur den Vergleich mit Singapore Airlines fürchten. Wie Emirates (DNATA) hat auch Singapore ihre eigene Handling-Tochter. Deren Personalaufwand ist zwar etwas höher als derjenige der DNATA, allerdings ist ihre Logistik so ausgefeilt, dass sie gegenüber Emirates einen 50-prozentigen Preisvorteil herausholt. Doch wie sieht es im Vergleich mit einem europäischen Carrier aus? British Airways, die über keine Handling-Tochter verfügt, zahlt nochmals erschreckende 69 Prozent mehr als Emirates.

### **Nicht alles ist unfair**

Ist also der hohe Sitzladefaktor ein schlichtes Resultat von staatlich finanziertem Preis-Dumping? Als ehrlicher Beobachter muss man das verneinen. Denn die geografische Lage Dubais spielt auch eine Rolle, und die ist trotz aller Dollarmilliarden kein unfairer Standortvorteil. Dubai liegt günstig zwischen Europa und den Emerging Markets wie Indien, China und einigen afrikanischen Ländern. Speziell die Strecken zwischen England und Indien beziehungsweise dem afrikanischen Kontinent und dem Rest der Welt sind besonders gut wachsende Märkte. Die Strecke England-Indien ist interessant, da sie von Indien staatlich reguliert wird. Die Anzahl der Direktflüge

ist für ausländische Airlines beschränkt. Emirates mit Hub in Dubai unterliegt der Restriktion für Direktflüge nicht und kann daher auf die-

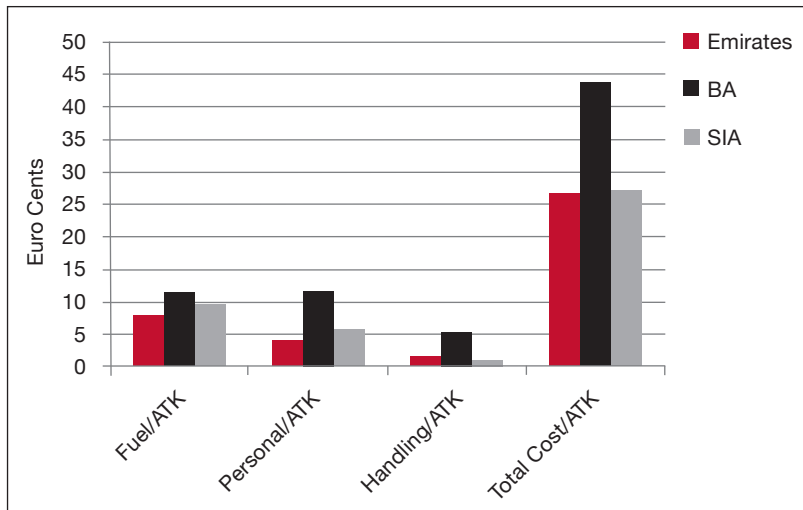
**«Emirates zahlt keine Gewinnsteuern. Dieser Vorteil war bereits 2005 ungefähr 250 Millionen Dollar wert.»**

ser Strecke beliebig wachsen. Die Passagiere sind zwar genötigt, umzusteigen, allerdings ist das zwischen zwei Langstreckenflügen unter Umständen sogar ein Pluspunkt. Man erhält die Möglichkeit, den Flieger nach vielen Stunden endlich wieder zu verlassen und sich die Beine zu vertreten. Ausserdem bedient Emirates nicht nur Primärflughäfen. Sie ist zum Beispiel auch in Manchester, Birmingham, Venedig oder Nizza vertreten. Sie verbindet diese Destinationen mit bloss einem Zwischenstopp mit anderen kleineren Destinationen und ist deshalb für Reisende aus solchen Städten attraktiv.

Auch der Service scheint zu stimmen. Mindestens seit 2009 bewegt sich Emirates auf der Top-Ten-Liste des Skytrax World Airline Awards und hat diese 2013 sogar angeführt. Auch Qatar Airways und Etihad sind regelmässig in den Bestenlisten vertreten. Emirates verlässt sich aber beim Anwerben von Kunden bei Weitem nicht nur auf Mund-zu-Mund-Propaganda. 2008 gab

#### **ATK**

Available Tonne Kilometer (ATK) ist die Gesamtkapazität, gemessen in die für den Transport von Passagieren, zusätzlichem Gepäck, Cargo und Post verfügbaren Tonnen auf jedem Leg, multipliziert mit der Flugdistanz des Legs.



*BA als europäischer Carrier kann mit Emirates und Singapore Airlines niedrigen Kosten nicht mithalten.*

Emirates vier Prozent ihres Gewinns für Marketing aus. Speziell für Sponsoring von Sportanlässen, Sportlern und Clubs wird eine Menge davon aufgewendet. So zum Beispiel der Sponsoring Deal mit Arsenal, der mit 143 Millionen Dollar einer der grössten in der Geschichte des britischen Fussballs ist. Angesichts der weltweiten Popularität des Fussballs hat man hier wohl einen sehr guten Werbeträger gefunden. Und tatsächlich ist das auch einer der Kostenpunkte, bei dem Emirates im Vergleich schlecht dasteht. 2012 hat sie in diesem Bereich tatsächlich mehr ausgegeben als IAG oder Virgin Atlantic.

#### Gegensteuer durch Verbandsarbeit

Ist es schlussendlich also wahr, dass Emirates bloss aufgrund staatlicher Stützen derart erfolgreich ist? Die Antwort ist ein unbefriedigendes «Jein». Der Service ist gut, und die geografische Lage ist günstig. Doch es gibt wohl viele Standortvorteile, wenn man sie so nennen will, die ausserhalb der Emirate ihresgleichen suchen. Keine davon sind direkte Subventionen, da die günstigen Verhältnisse den ausländischen Airlines genauso geboten werden. Doch nur Emirates hat Dubai als Hub und profitiert daher bei der Hälfte ihrer Flüge von den traumhaften Konditionen. So ist es auch nicht erstaunlich, dass Tim Clarke nach offenem Wettbewerb schreit. Mit einem derartigen Heimvorteil kann er es sich auch leisten. Dem offenen Wettbewerb hat sich auch Etihad verschrieben.

Die deutlich kleinere Airline hat ebenfalls ein massives Wachstum, das sie nach eigenen Angaben auch ohne Subventionen erreicht. 2010 beförderte sie 7,1 Millionen Passagiere. Die 2003 gegründete Airline hat für diese Zahl also gerade mal sieben Jahre gebraucht, während Qatar Airways dafür 13 und Emirates gar 18 Jahre benötigt hat. Ihr Expansionskurs führt sie aber nicht in klassische Allianzen, sondern sie kauft sich bei kleineren Airlines ein. So geschehen bei JAT (neu: Air Serbia), Air Berlin und auch Darwin. Darwin firmiert nun unter Etihad Regional, erweitert ihr Streckennetz um 21 Ziele und hat vier neue ATR-72 bestellt.

Sieht man sich solchen Konkurrenten gegenüber, könnte es einem Angst und Bange werden. Vor allem, wenn man bedenkt, dass neben Emirates und Etihad auch Qatar Airways über eine ähnlich erfolgreiche Airline verfügt. Stattdessen müssen wir uns in Zusammenarbeit mit anderen

Verbänden und den Managements europäischer Airlines dafür einsetzen, dass alle gleich lange Spiesse erhalten. Hierbei geht es nicht um Protektionismus, sondern vielmehr darum, in Europa eine wirtschaftsfreundliche Basis für die Aviatik zu erreichen. Eine Basis, in der Airlines ihren Angestellten faire Arbeitsbedingungen bieten. Hier ist AEROPERS-SwissALPA in der «Fair Competition Task Force» der European Cockpit Association aktiv vertreten. Diese setzt sich unter anderem mit den Wettbewerbsvorteilen der Golf Carrier auseinander.

Dass sich ein solcher Einsatz lohnen kann, zeigte jüngst ein Beispiel aus den USA. Etihad hat letzten September 49 Prozent von JAT Airways akquiriert, die nun Air Serbia heisst. Etihad beantragte daraufhin beim US Department of Transportation, Codeshare-Flüge mit Air Serbia von Belgrad via Abu Dhabi in die USA anbieten zu dürfen. Durch intensives Lobbying des Verbands «Airlines for America» und der American Pilots Association (ALPA) wurde dieses Begehren letztlich abgelehnt. Scheinbar hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass kein rationaler Passagier einen 4000 Kilometer langen Umweg in Kauf nimmt, wenn nicht der Preis verdächtig niedrig ist.

*Quellen: Unter anderem O'Connell, John F.: The rise of the Arabian Gulf carriers: An insight into the business model of Emirates Airline, in: Journal of Air Transport Management. •*

#### Anzeige



**Wir unterstützen die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.**  
[www.swissair-kinderhilfe.ch](http://www.swissair-kinderhilfe.ch)

*Let your soul fly*  
[www.wings-lounge.ch](http://www.wings-lounge.ch)

# Die Angst vor dem Go-around

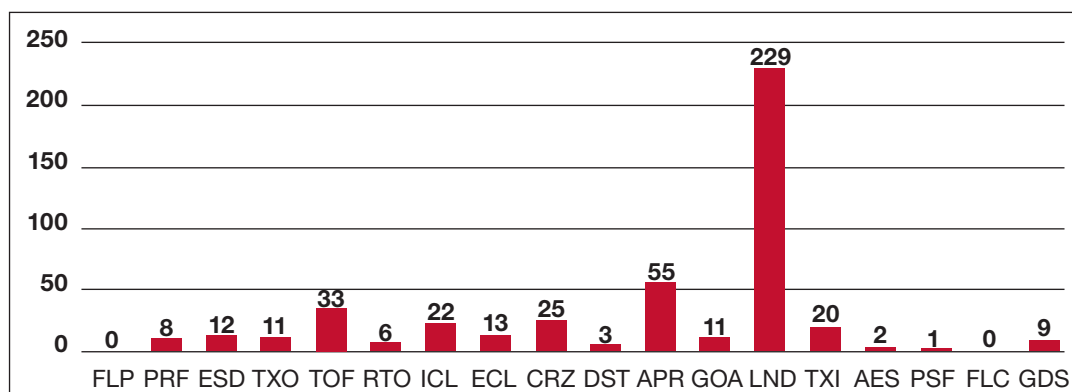
Seit mittlerweile 20 Jahren gibt es in der Unfallanalyse den Unfallschwerpunkt in den Bereichen «Approach and Landing». Wenn man die Zahlen herunterbricht, so passieren seit den 90er Jahren 65 Prozent aller Unfälle im «Approach und Landing» und 35 Prozent der Unfälle während anderer Flugphasen.

Text: Carsten Schmidt-Moll, Captain Embraer, VC-Arbeitsgruppe Accident Analysis and Prevention

Unter Approach and Landing Accidents fallen die wichtigen Kategorien wie Runway Excursion, Hard Landings, Tailstrike, Undershoot oder Gear Collapse. Häufig haben sie die gleiche Hauptursache: Einen unstabilierten Flugzustand.<sup>1</sup> Deshalb hat jede Airline wichtige Methoden und Verfahren entwickelt, um unstabilierte Anflüge zu vermeiden. Der stabilisierte Zustand muss bei den meisten Fluggesellschaften bei 1000 Fuss erreicht sein. Zwischen 1000 Fuss und der Landung dürfen bestimmte Werte nicht überschritten werden, ansonsten muss ein Go-around geflogen werden.

Von allen Anflügen sind laut Airbus, LOSA-Studien und zahlreichen anderen namhaften Airlines nur zirka drei Prozent unstabiliert. Eigentlich eine gute Zahl. Jedoch machen von diesen drei Prozent wiederum nur drei Prozent einen Go-around. Wenn man die 97 Prozent der unstabilierten Crews dazu animieren könnte, einen Go-around durchzuführen, so wäre dies der grösste Sicherheitsgewinn in der zivilen Luftfahrt. Oder wie man in Amerika sagt: «The lowest hanging piece of safety fruit in aviation.»

In den Datenbanken der Airlines findet man wenige vertrauliche Berichte, die eine tiefere Analyse über den Moment der Entscheidung beider Crew-Mitglieder zulassen. Jedoch kann angenommen werden, dass zahlreiche Faktoren die situative Entscheidungsfindung in diesen wenigen Sekunden massgeblich beeinflussen. Wie der Sirengesang in der griechischen Mythologie verschmelzen diese zahlreichen Faktoren zu einem sanften, süssen Klang der Verführung, den Anflug auch unstabiliert – mit zum Teil erheblichen Überschreitungen von Limiten – fortzusetzen. Eine Untersuchung des Luftfahrtpsychologen Dr. Martin in Zusammenarbeit mit United Airlines hat gezeigt, was wir alle bereits vermutet haben: Es ist viel leichter für uns, unstabiliert weiterzufliegen, als einen Go-around auszuführen! Aus der Vielzahl der uns beeinflussenden Faktoren wollen wir hier die wichtigsten darstellen.



Unfälle nach Flugphasen (2007 bis 2012). Quelle: IATA Safety Report 2012

## Die Crews – ihre manuellen Flugfähigkeiten

In der Praxis fliegen wir einen All-engine Go-around mit einer durchschnittlichen Wahrscheinlichkeit von 1:200 bis 1:300 Anflügen. Das heisst, auf der Kurzstrecke zirka zweimal im Jahr und auf der Langstrecke zirka alle zwei oder drei Jahre einmal.

Im Simulator findet man einen All-engine Go-around lediglich beim Training der CAT-3-Anflüge im Proficiency Check, und dort wird der Go-around am Minimum durchgeführt, mit fertiger Landekonfiguration und mit Autopilot. Das heisst, ein realistischer, nicht fertig konfigurierter, unerwarteter und manueller Go-around wird nicht einmal im Simulator geflogen. Ein Training des Go-arounds aus unterschiedlichen Höhen und unstabiliertem Zustand haben bis zum heutigen Tag nur sehr wenige Airlines durchgeführt. Stattdessen werden die Proficiency-Check-Inhalte geflogen, Engine Failure bei der Entscheidungsgeschwindigkeit V1, die in der Praxis fast niemals vorkommen.

Wenn ein Go-around so selten geflogen wird, braucht man sich nicht zu wundern, dass sich Crews sehr schwer tun, selbst aus einer grundsätzlich leichten Windshear Recovery in einen normalen Go-around überzugehen. An einem internationalen Flughafen kann man selten bis 4000 Fuss steigen, um dann langsam den Flieger «aufzuräumen». Bei keinem Verfahren kommt es so häufig zu Überschreitungen von Limiten wie bei einem Go-around mit niedrigen Missed-Approach-Höhen. Das Flight Data Monitoring (FDM) von Airbus hat gezeigt, dass sechs Prozent aller Go-arounds über 30 Sekunden benötigen, um die Klappen eine Stufe einzufahren. Neun Prozent aller Go-arounds benötigen mehr als 20 Sekunden, um das Fahrwerk einzufahren. Ein trainiertes Verfahren, ein trainierter Ablauf sähe anders aus. Wir müssen uns eingestehen, dass auch unser eigenes Unvermögen einen erheblichen Einfluss auf unsere Entscheidung hat.

Die Presage Group hat unter der Leitung von Martin Smith im Jahr 2012 weltweit insgesamt 2300 Piloten befragt, warum sie bei ihrem letzten unstabilierten Anflug keinen Go-around gemacht haben. Sie wollten

vor allem über die individuellen Gedanken, Gefühle und Emotionen just im Moment der Entscheidung mehr wissen. Die ersten drei Gründe, warum trotzdem weitergeflogen wurde, sind: Fehlende Übung, mangelnde Crewkompetenz und schwache Crew-Koordination.<sup>2</sup>

In diesem Zusammenhang ist es nicht verständlich, dass bei der



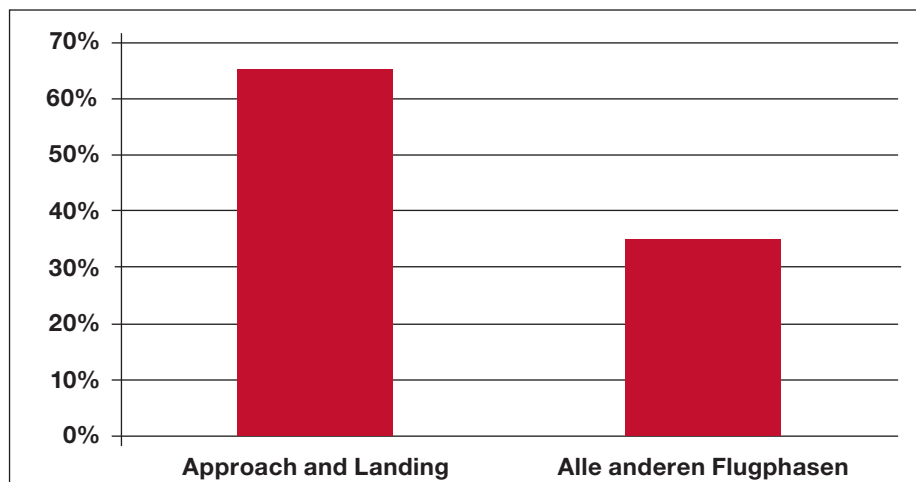
TUIfly nur noch ein Refresher pro Jahr durchgeführt wird oder bei manch einer Regional-Airline aufgrund von Kapazitätsengpässen Simulator-Ereignisse im biologischen Tiefpunkt von 0 bis 4 Uhr früh geplant werden. Wir sind der Meinung: Lasst die Crews unter optimalen Bedingungen üben. Es gäbe genug Trainingsbedarf!

### Unser Unbewusstes

Bisher gewannen wir unsere Informationen über Go-arounds ausschliesslich aus dem Flight Data Monitoring. Über diese Daten hinaus besitzen wir heute – abgesehen von sehr wenigen qualifizierten Ombudsmännern – die oben genannte US-amerikanische Studie aus dem Jahr 2012. Neben den bereits erwähnten mangelnden fliegerischen Fähigkeiten ist der Grund Nummer sechs, um einen unstabilierten Anflug fortsetzen zu können, «peer/professional pressures to land». Dazu zählen nur wenig bewusste, jedoch vorhandene Versagensängste, die ihren Ursprung in Gesprächen oder Erlebnissen mit Ausbildern oder Vorgesetzten haben und die uns dazu drängen, etwas «doch noch hinzubekommen» und damit den Anflug doch noch fortzusetzen. Weiterhin zählen dazu persönliche Hemmschwellen, etwa einen netten Freund oder Kollegen durch das Abbrechen seines Anfluges nicht blossstellen zu wollen. Viele unserer Reaktionen sind uns im Moment der Entscheidung nicht unmittelbar bewusst. Es ist daher eine menschlich vollkommen normale Reaktion, unser Verhalten im Nachhinein rational erklären und rechtfertigen zu wollen.

Noch risikoreicher ist ein bis heute nicht berücksichtigter und vollkommen unterschätzter Grund für einen unstabilierten Anflug: die an Nummer acht genannte «Fatigue». Das Gefährliche daran ist: Je länger wir müde sind, desto weniger ist uns unsere Müdigkeit bewusst. In wissenschaftlichen Tests wird gemessen, wie häufig ein Proband ein aufblinkendes Kreuz am Bildschirm erkennt. Obwohl nur 70 Prozent der Kreuze gesehen werden, ist sich der Proband absolut sicher, alle Kreuze gesehen zu haben. Auf den Anflug übertragen bedeutet

**«Ein Training des Go-arounds aus unterschiedlichen Höhen und unstabiliertem Zustand wird nur sehr selten durchgeführt.»**



Wenn man die Zahlen herunterbricht, so passieren seit den 90er Jahren 65 Prozent aller Unfälle in der Approach- und Landephase.

dies, dass, wenn der Anflug absichtlich aus Müdigkeit fortgesetzt wird, die gefährlichen Abweichungen und Risiken kognitiv gar nicht vollständig von den Personen erfasst werden. Die Piloten fühlen sich trotz ihrer Müdigkeit vermeintlich professionell und leistungsfähig. In Anbetracht der vielen Langstreckenflugzeuge, die zu Verkehrsspitzenzeiten die Flughäfen wie New York, Paris oder Frankfurt gleichzeitig anfliegen, eine höchst bedenkliche Erkenntnis. Es ist Zeit, dass in der Diskussion über Flugdienstzeiten diese wissenschaftlichen Forschungsergebnisse berücksichtigt und integriert werden.

Eine weitere Gefahr geht von unserer trügerischen Risikoeinschätzung aus, die von vielleicht 5000 Anflügen und zehn Jahren Flugerfahrung geprägt wird. Selbst wenn man 20 Jahre fliegt und jedes Jahr zwei schwere Anflüge in gewittrigem Wetter hinter sich hat, so sind dies lediglich 40 schwierige Anflüge in 20 Jahren Berufserfahrung, die erfolgreich verlaufen sind. Beim näch-

sten Schlechtwetteranflug könnte man intuitiv auf diese positive und lange Erfahrung des «einmal Bewältigten» der schwierigen Situation zurückgreifen. Innerlich sagt uns dann unser Unbewusstes: «Das passt schon.» Selbst wenn die Geschwindigkeit

um 15 Knoten hin- und herspringt, die roten Radarechos direkt an der Runway stehen und es gerade schwer über der Bahn abgeregnet hat.

Grossen Einfluss auf unsere unbewusste Entscheidung hat laut einer Studie der Lufthansa aus dem Jahr 1998 auch die «Complacency oder unsere Gleichgültigkeit im Beruf»<sup>3</sup>. Dies kann dahingehend interpretiert werden, dass ein Pilot aus einer Art Trotz heraus den Anflug eher fortsetzt, anstatt einen Go-around zu machen, weil er keine Lust hat, persönliche Nachteile für seine getroffene Entscheidung, für seine Tätigkeit in Kauf zu nehmen.

### Die Flughäfen – die unterschiedlichsten Missed-Approach-Verfahren

Jeder Flughafen, zum Teil jede Landebahn und jeder Anflug hat ein unterschiedliches Missed-Approach-Verfahren. In seltenen Fällen ergeben sich diese aus der geografischen Lage der Landebahnen. In den meisten Fällen jedoch wäre eine Verbesserung und damit Vereinfachung möglich, wenn man sich nur international auf ein einziges Verfahren einigen könnte. In Wien zum Beispiel geht jeder Missed Approach vorbildmässig zuerst zehn Meilen geradeaus und anschliessend, immer mit einem Rechts-Turn, zu dem immer gleichen Missed Approach Fix. Natürlich direkt über dem Flughafen. Und immer in die gleiche Höhe von angenehmen 5000 Fuss, sodass die Crew Zeit hat, das Verfahren richtig durchzuführen, ohne gleich einen Level off durchführen zu müssen. Und dies gilt in Wien wohlgermerkt für alle Bahnen. So sollte Sicherheit aussehen!

## Das fliegerische Management und die Sicherheitskultur

Vor zehn Jahren wäre es noch undenkbar gewesen, dass sich ein fliegerischer Abteilungsleiter schriftlich mit der Bitte, Druckerpapier einzusparen, an seine Crews wendet.<sup>4</sup> Die Prioritäten von Führungspersonen haben sich verschoben. Wenn man sich in das fliegerische Management hineinversetzt, kann man seine Ansicht verstehen. Über Jahre hinweg fliegen sie weniger und häufig die angenehmeren, weniger belastenden Touren. Auch ihr soziales Umfeld, ihre Referenzen, fliegen deutlich weniger. So werden operationelle Probleme, Zeitdruck und Risiken, zum Beispiel durch Müdigkeit, nicht mehr am eigenen Leib erlebt und gespürt. Probleme der Mitarbeiter können dadurch nur schwer nachempfunden werden. Der Graben zwischen dem fliegerischen Management und dem normalen Linienpiloten wird zunehmend grösser, und damit unterscheiden sich auch die Risikoeinschätzungen. Der Sicherheitskultur einer Airline ist dies abträglich. Eine Studie zum Südatlantik-Unfall der Air France kam zu dem Schluss, dass das fliegerische Management durch diese Entfernung vom Flugbetrieb und aufgrund seines falschen finanziellen Anreizsystems dazu verführt wird, Risiken nicht mehr zu erkennen und letztendlich sogar am Training spart. Um das zu verhindern, ist ein grundlegendes Umdenken im fliegerischen Management notwendig.<sup>5</sup>

Zusätzlich hat sich unser organisatorisches Umfeld stark verändert. Es ist ausschliesslich durch Prozesse gekennzeichnet, die wirtschaftlich sehr effizient sind und in denen die Piloten einen nur mehr geringen eigenen Handlungsspielraum besitzen. Verspäten wir uns bei einem Kurzstreckenflug aufgrund eines Go-arounds, so bedeutet dies für uns einen erheblichen Mehraufwand und zusätzliche Arbeit. Bei einer Aussenposition und Bodenzeit von nur 35 Minuten in München lassen sich nach einer verspäteten Landung die 110 Passagiere des folgenden Fluges nur noch selten aufhalten. Laut Bodenprozess sind bei einer Aussenposition unsere Passagiere für den nächsten Flug bereits beim Einsteigen in den Bus. So ist es nur schwer möglich, den operationellen Druck von sich fernzuhalten. Interessant ist, dass in der oben genannten weltweiten Pilotenumfrage an Punkt Nummer neun das folgende Argument genannt wird: «I continued the unstable approach due to my personal resistance to managing the demands associated with a go-around». Kurzum, ein Go-around bedeutet mehr Arbeit und mehr Kommunikation mit den organisatorischen Schnittstellen – kann also als eine Bestrafung wahrgenommen werden.

## Die Lösung

Die Lösungen sind so vielfältig wie die Einflussfaktoren. Langfristig hilft der Sicherheitskultur einer Airline nur eine weitsichtige Geschäftsführung oder ein weitsichtiger Verwaltungsrat. Ein Verwaltungsrat, der sich nicht wie das mittlere Management an kurzfristigen Einsparungen messen lässt. Oder, wie es in der Analyse zur Air France heisst: «Major safety improvements are possible, but if, and only if, they are driven from the top».<sup>6</sup>

Kurz- und mittelfristig kann nur das vielfach belächelte CRM-Training uns Crews helfen. Wir müssen uns wieder der Gefahren bewusster werden und die «Bestrafung» durch unseren Go-around als eine pro-

fessionelle Bürde unserer Aufgabe als Verkehrspilot auf uns nehmen. Dieses bewusste Ertragen einer organisatorischen Bestrafung kann dann sogar ein besonderes Merkmal sein, mit dem ich mich von anderen Berufen abheben kann. Also ein Zeichen von professioneller Stärke und Exzellenz. Ähnliches kennen wir aus der Procedure Adherence oder dem Error Management. Gerade das extrem disziplinierte Einhalten von Verfahren unterscheidet uns von anderen Berufen, es widerspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, ist aber notwendig, um ein höchstes Sicherheitsniveau aufrechtzuhalten. Im Error Management kennen wir das intuitive «Fehler-unter-den-Teppich-kehren» im normalen Leben. Wenn wir aber Fehlerketten im Ansatz unterbrechen wollen, müssen wir jeden Fehler sofort ansprechen, sogar dann, wenn man ihn selbst gemacht und der Kollege ihn noch gar nicht bemerkt hat. Wir verhalten uns also diametral anders, als es jedermann sonst macht. Aus diesem Mut zum Gesichtsverlust – denn das ist das Ansprechen von Fehlern – wird so ein herausragendes Merkmal von Professionalität. Ein hervorragendes CRM-Training kann dies vermitteln.

Die Lösung liegt mehr denn je in uns selbst! Von unseren Vorgesetzten können wir zurzeit leider nur wenig Unterstützung erwarten. Beim Approach fühlen wir uns, ähnlich dem Bild der griechischen Mythologie, dem Gesang der schönen Sirenen, zum Weiterflug und zur Landung geradezu hingezogen. Und gegen die hier beispielhaft erwähnten Einflüsse hilft auch kein Bienenwachs in den Ohren oder das Festbinden an einen Mast, wie es Odysseus seinen Seglern empfohlen hat. ●

## Quellen

1. Simon Henderson et.al. (2009): Allen sog. «Landing Excursion» geht in 29 Prozent der Fälle ein unstabiler Anflug voraus. 16 Prozent davon sind zu schnell, 11 Prozent zu hoch und 4 Prozent hatten eine zu hohe Sinkrate.
2. Smith, Jamieson, Curtis: Inspiring Decision to Go Around, Aero Safety World, Juni 2013, S. 28–32.
3. «Analyse von Flugsituationen und Entwicklung präventiver Massnahmen», Forschungsprojekt Flugsicherheit, Deutsche Lufthansa AG, FRA CF, 1998
4. Die Einsparung beträgt in dieser grossen Regional-Airline übrigens maximal 5000 Euro pro Jahr inkl. Druckerpapier und Laserpatronen – bei einer Flugzeugflotte im Wert von 1 Milliarde Euro.
5. Aviation Week & Space Technology: External Review proposes major changes to Air Frances structures and processes. 7. Feb. 2011
6. Aviation Week & Space Technology: External Review proposes major changes to Air Frances structures and processes. 7. Feb. 2011, Seite 40

# AEROPERS-«Rundschau» sucht Redaktorin oder Redaktor!

---

**«Schreiben ist nicht Kommunikation mit Lesern, auch nicht Kommunikation mit sich selbst, sondern Kommunikation mit dem Unaussprechlichen.»** *Max Frisch*

Die «Rundschau» hat sich in Aviatikkreisen als Fachmagazin etabliert. Mit fast 3000 Abonnenten und einem Vielfachen an kostenlosen Downloads ist das Verbandsmagazin der AEROPERS weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Dank gut recherchierten Hintergrundberichten wird die «Rundschau» als informative und seriöse Fachzeitschrift wahrgenommen.

Unserem Team fehlt ein weiteres Mitglied, und wir suchen deshalb dringend Zuwachs. Auf welchem Flugzeugtyp (Avro, Airbus) Du fliegst und auf welcher Seite Du sitzt (F/O, CMD), spielt dabei keine Rolle. Als «Rundschau»-Redaktor bestimmst Du die Themen jeder Ausgabe mit und steuerst Deine Artikel bei. Die «Rundschau» erscheint vier Mal pro Jahr, was dem Redaktor genügend Zeit lässt, die Artikel zu recherchieren und zu verfassen.

Wenn Du Freude am Schreiben hast und gerne einen erweiterten Einblick in unseren Verband, die Swiss und die Aviatik erhalten würdest, melde Dich unverbindlich beim Redaktionsleiter André Ruth ([andre.ruth@aeropers.ch](mailto:andre.ruth@aeropers.ch)). Dein zeitlicher und finanzieller Aufwand wird laut dem Spesenreglement der AEROPERS vergütet.

*Wir würden uns über grosses Interesse freuen!*





# 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](http://www.fuchs-aadorf.ch)

**FUCHS AADORF**  
ABSAUG- UND HAUSTECHNIK 

# «Go-ahead» – Mode S

**Mode S ist nicht nur ein Ersatz von Mode A/C. Mode S erlaubt es den Lotsen auch, mittels Radar einen etwas ausgedehnteren Blick ins Cockpit zu werfen. Ein Überblick über eine Technologie, die vor rund 20 Jahren noch in den Kinderschuhen steckte.**

*Text: Gaby Plüss*

Am diesjährigen Januar-Stammtisch wollte einer meiner Kollegen von einem Piloten wissen, wann genau im Anflug die Piloten die Missed Approach Altitude setzen. Der Pilot beantwortete diese Frage natürlich gerne und wollte im Gegenzug wissen, weshalb mein Kollege diese Frage gestellt hatte. Die Aussage, dass wir die Selected Altitude mittels Mode S auf unseren Radarschirmen sehen können, löste beim Piloten ein ungläubiges Stauen aus. Er liess sich erst durch ein Handy-Foto überzeugen, dass wir weit mehr als bloss die Selected Altitude angezeigt bekommen.

Dieses Beispiel ist längst nicht das einzige, das ich zum Thema Mode S auflisten könnte. In meinem Postfach stecken öfters E-Mails von Piloten, die Fragen zu Mode S haben. Grund genug für mich, Mode S in der vorliegenden «Rundschau» zu platzieren und ein bisschen Licht ins Dunkel zu bringen.

## Es war einmal...

Während meiner Grundausbildung zur Fluglotsin vor gut 20 Jahren war Mode S noch kein Thema. Wir beschäftigten uns anno dazumal ausschliesslich mit SSR Mode A/C. Beim Forschen in meinen alten Ausbildungunterlagen bin ich unter anderem auf folgende Aussagen gestossen: «The SSR response is a four digit octal code. The octal code consists of three bits. There is a maximum of 4096 SSR codes available».

SSR-Codes werden in zwei Gruppen eingeteilt, nämlich in Discrete Codes und in Non-discrete Codes. Ein Non-discrete Code ist ein Code, der mit den Zahlen «00» endet und von mehreren Flugzeugen gleichzeitig verwendet werden kann. Darunter fallen beispielsweise der allgemeine Schweizer VFR-Code 7000 oder die Emergency Codes 7500, 7600 und 7700. Im Gegenzug ist jeder Code, der nicht mit den Zahlen «00» endet, ein Discrete Code. Discrete Codes dienen der Radar-Identifikation und dürfen somit gleichzeitig nur einem einzigen Flugzeug zugeteilt werden.

Ursprünglich wurden alle Discrete Codes europaweit nur einmal vergeben. Mit der Zunahme des Luftverkehrs stiess dieses System aber irgendwann an seine Grenzen. In den 80er Jahren hat Eurocontrol deshalb für Europa mehrere sogenannte «ORCAM Participating Areas» kreiert. Innerhalb jeder dieser Zonen können theoretisch jeweils alle Discrete Codes verwendet werden. Dennoch muss sichergestellt sein, dass ein Code innerhalb einer Zone keinesfalls gleichzeitig mehrfach verwendet wird. Deshalb wird normalerweise beim Wechsel von der einen zur nächsten Zone ein neuer Code zugeteilt, wie das auch heute noch beim Übergang vom italienischen zum Schweizer Luftraum oftmals der Fall ist.

Bald einmal zeichnete sich jedoch ab, dass auch dieses System an seine Grenzen stossen würde. Eurocontrol rief deshalb Mitte der 90er Jahre das sogenannte «Mode-S-Programm» ins Leben. Das ursprüngliche Ziel war, die

## Mode S

### Description

Mode S is a secondary surveillance radar technique that permits selective interrogation of aircraft by means of a unique 24-bit aircraft address. It employs ground based interrogators and airborne transponders and operates in the same radio frequencies (1030/1090 MHz) as conventional SSR systems with which it is backwards compatible. Mode S has been deployed because the historical SSR systems have reached the limit of their operational capability.

### Mode S Elementary Surveillance (ELS)

#### 1. Functionality

Aircraft compliant with Mode S ELS provide the following basic functionality:

- automatic reporting of aircraft identity
- altitude reporting in 25ft intervals (subject to aircraft capability)
- transponder capability report
- flight status (airborne/on the ground)

#### 2. Benefits

Aircraft compliant with Mode S ELS provide the following operational benefits:

- unambiguous aircraft identification
- improved integrity of surveillance data
- improved air situation picture and tracking
- alleviation of Mode A code shortage
- improvements to safety nets (e.g. short term conflict alert)
- increased target capacity

### Mode S Enhanced Surveillance (EHS)

#### 1. Functionality

Aircraft compliant with Mode S EHS provide basic functionality features (see above) plus the following downlinked aircraft parameters (DAPs):

- selected altitude
- roll angle, true track angle and track angle rate
- ground speed
- magnetic heading
- indicated airspeed and Mach-number
- vertical rate (barometric rate of climb/descent)
- TCAS downlinked resolution advisories

#### 2. Benefits

In addition to the benefits for Mode S ELS identified above, aircraft compliant with Mode S EHS also provide the following operational benefits:

- improved situation awareness
- progressive reduction of R/T workload per flight
- safety enhancement.

*Quellen: eurocontrol/skybrary*

Erforschung und Entwicklung neuer Technologien als Ersatz für SSR Mode A/C zu unterstützen. Konkret war das Programm darauf ausgelegt, die Spezifizierung, die Entwicklung, die Validierung und die operationelle Einführung von SSR Mode Select (daher auch die Bezeichnung Mode S) zu unterstützen. Nachdem diese Ziele vollumfänglich erreicht waren, wurde das Programm im Jahr 2009 abgeschlossen.

### Mode A/C versus Mode S

Beim Mode-A/C-Transponder wird der Discrete Code von der ATC vorgegeben und vom Piloten im Transponder eingestellt. Sendet das Sekundärradar eine Anfrage aus, so antworten sämtliche Mode-A/C-Transponder innerhalb der Reichweite mit ihrem Code und der codierten Druckhöhe.

Beim Mode S bekommt jedes Flugzeug eine eigene ICAO-Adressierung, die von den nationalen Behörden zugeteilt und im Transponder fix programmiert wird. Da es sich dabei um eine 24-Bit-Adressierung handelt, sind mehr als 16 Millionen verschiedene Kombinationen möglich. Das Sekundärradar verwendet diese Adressen für selektive Anfragen (daher auch die Bezeichnung Mode Select) an einzelne Flugzeuge respektive deren Transponder.

In Europa wurde Mode S in zwei Stufen eingeführt, nämlich Mode S Elementary Surveillance (ELS) und Mode S Enhanced Surveillance (EHS). Bei der Elementary Surveillance werden hauptsächlich Flight-ID und Flughöhe übermittelt. Hinzu kommen noch eine Meldung über die Datenfähigkeit des Transponders und eine Statusanzeige, die angibt, ob sich das Flugzeug am Boden oder in der Luft befindet. Bei der Enhanced Surveillance werden diverse sogenannte «Downlinked Aircraft Parameters» (DAPs) wie beispielsweise Selected Altitude oder Magnetic Heading zusätzlich übermittelt. Weitere Details zu Mode S sowie Definitionen und Begriffe sind in zwei Kästen zu finden.

### Verfahren

Pilotenseitig gibt es im Zusammenhang mit Mode S nicht allzu viel zu beachten. Am wichtigsten ist zweifelsohne, dass die vom Piloten eingegebene Flight-ID mit der Aircraft Identification im ICAO-Flugplan übereinstimmt und vor Aktivierung des Transponders eingegeben wird. Der Transponder muss dabei nach Erhalt der ATC-Clearance bereits am Boden eingeschaltet werden. Nach der Landung sollte der Transponder erst nach Erreichen des Standplatzes ausgeschaltet werden.

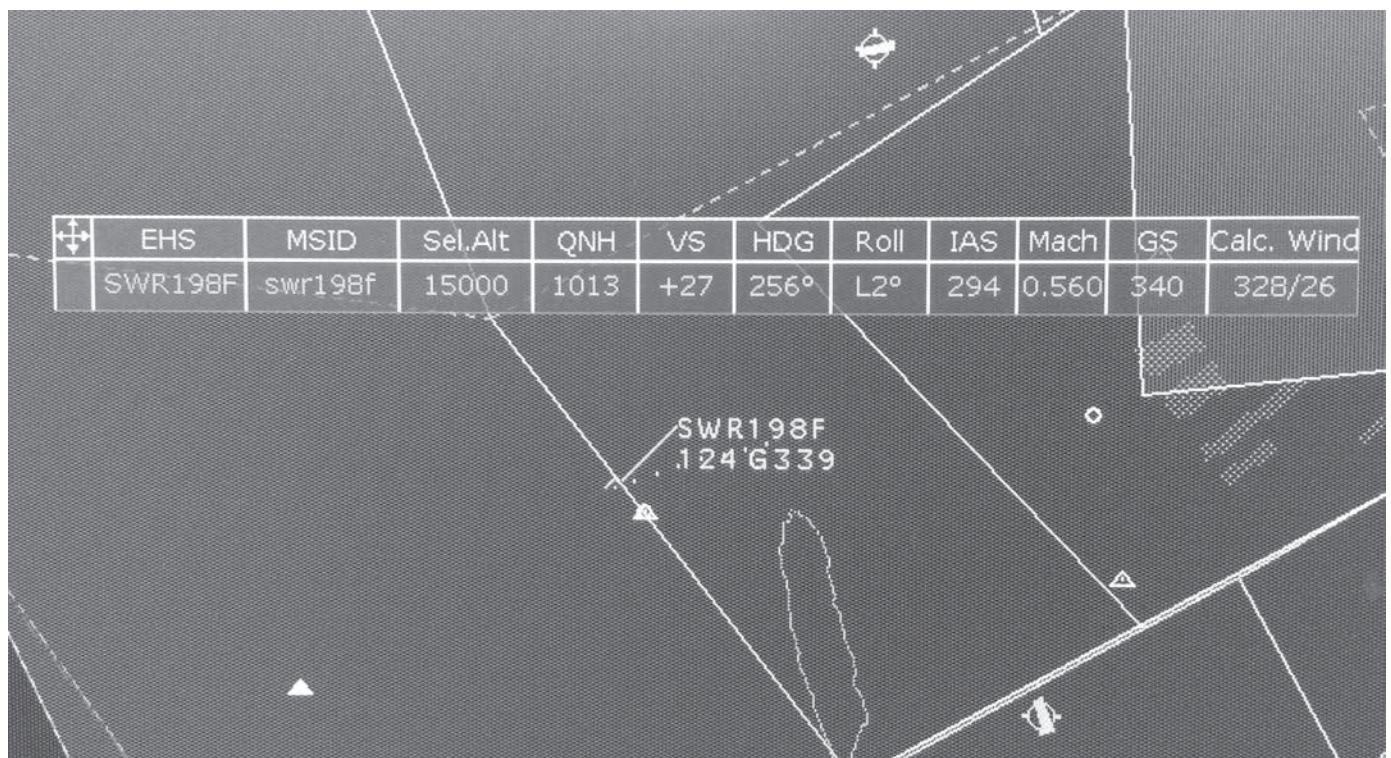
ATC-seitig haben wir einige zusätzliche Punkte zu berücksichtigen. Sind sowohl das Flugzeug als auch Start- und Zielflughafen sowie der zu durchfliegende Luftraum als Mode-S-tauglich deklariert, teilt unser System automatisch den Mode-A-Code 1000 zu.

Erfolgt die Identifikation mittels MSID (Mode S Aircraft Identification), müssen wir diese bereits via Bodenradar überprüfen. Stellen wir eine Diskrepanz zwischen MSID und ATC-Rufzeichen fest, wird der Pilot aufgefordert, seine MSID nochmals einzugeben. Bleibt die Diskrepanz bestehen, werden wir einen Discrete Code zuteilen.

Ab und zu kommt es vor, dass ein Flug nicht mehr Mode-S-tauglich ist. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn der Mode-S-Transponder plötzlich keine Daten mehr sendet oder wenn aufgrund technischer Unterhaltsarbeiten am Bodenradar die Verifizierung der MSID vor dem Start nicht möglich ist. In solchen Fällen werden wir ebenfalls auf einen Discrete Code zurückgreifen. Gleiches gilt auch, wenn ein Flug eine Ausweichlandung macht und wir den Flugplan im System entsprechend anpassen.

### Downlinked Aircraft Parameters

Die Frage, welche Parameter wir auf unseren Radarschirmen darstellen können, hat schon öfters zu Diskussionen zwischen Lotsen und Piloten geführt. Ein Blick auf das Foto unten zeigt, welche Daten wir einblenden können.



Downlinked Aircraft Parameters, auf einem Radarschirm dargestellt.

## Terms and Definitions

### ACID

Aircraft identification: manually set by the pilot at the FMS or at the transponder control panel, commonly referred to as flight ID. ACID has to be identical to the aircraft identification filed in field 7 of the ICAO flight plan form.

### MSID

Mode S aircraft identification: ACID once it is down-linked from the Mode S transponder. For aircraft assigned with A1000, it is the basis for radar identification.

### MSCC

Mode S Conspicuity Code A1000: assigned to indicate that radar identification is based on MSID.

In Bezug auf MSID, Selected Altitude und QNH sehen wir das, was die Piloten manuell eingeben. Bei der Selected Altitude haben wir allerdings keine Anzeige, ob diese armiert (selected) oder nur vorgewählt (set) ist. Bei gewissen Flugzeugtypen wird auch oberhalb des Transition Levels das vor dem Start eingestellte QNH anstelle des Standardwerts übermittelt. Der Wind wird von unserem System errechnet und stimmt nicht unbedingt mit der Anzeige im Cockpit überein. Bei den restlichen Parametern sehen wir genau das, was das Flugzeug aktuell fliegt. Ein Abweichen von einer zugeordneten Geschwindigkeit bleibt uns heutzutage somit nicht mehr verborgen und kann zu einer entsprechenden Reaktion des Lotsen führen.

DAPs sind kein Ersatz für Read-backs. Wir verwenden DAPs, um unsere Situational Awareness zu erhöhen. Ebenso können wir in gewissen Fällen auf einzelne Funksprüche verzichten. Anstatt beispielsweise ein Heading am Funk zuerst zu erfragen, können wir dieses direkt ablesen, um danach eine entsprechende Anweisung zu erteilen. Dennoch ist der Gebrauch von DAPs nicht zwingend vorgeschrieben. Es ist dem einzelnen Lotsen überlassen, welche Parameter er in welchem Masse einsetzen will.

### Elektronische Überwachung

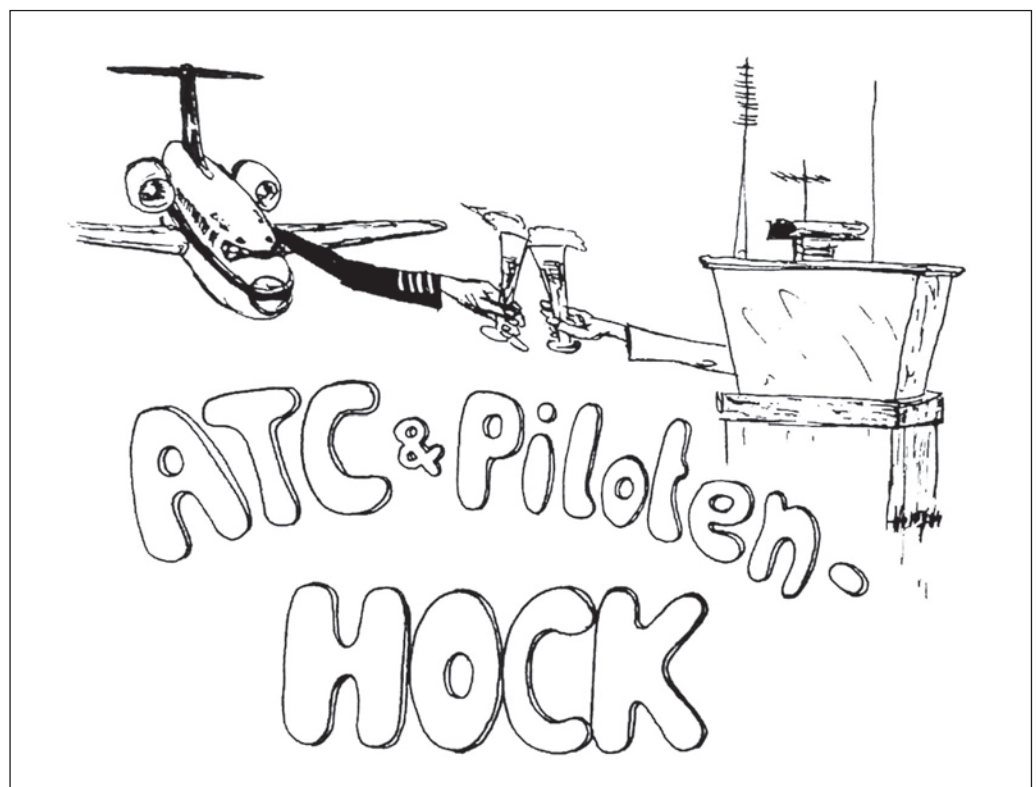
Am 4. November 2013 veröffentlichte Skyguide eine Medienmitteilung. Darin war unter anderem zu lesen, dass im Rahmen des Projekts «Stripless» die elektronische Überwachung der im Cockpit eingestellten Flughöhe eingeführt wird. Die sogenannte «EHS-CLAM-Funktion» (Cle-

ared Level Adherence Monitoring based on Enhanced Mode S) warnt die Fluglotsen bei einer Diskrepanz zwischen Cleared Level und Selected Altitude. Mit diesem neuen Sicherheitsnetz können mögliche Fehler von Flugsicherung oder Cockpit Crews korrigiert und das Sicherheitsniveau zusätzlich erhöht werden. Allerdings steht die EHS-CLAM-Funktion noch nicht in sämtlichen Units zur Verfügung. In Zürich arbeiten vorerst nur die Kollegen der Luftstrasse mit dieser neuen Funktion. Im Approach werden wir diese Funktion erst zusammen mit dem Ersatz unseres elektronischen Kontrollstreifensystems bekommen, was voraussichtlich im Laufe des Jahres 2015 der Fall sein wird.

### [gaby.pluess@swissatca.org](mailto:gaby.pluess@swissatca.org)

Kurz nach Erscheinen der letzten «Rundschau» haben wir von einem pensionierten Piloten eine E-Mail bekommen. Henry Lüscher liess uns wissen, dass unser erster Stammtisch vom 15. Oktober 2013 nicht der erste Anlass dieser Art gewesen sei. Anno 1984 hätten bereits solche Treffen stattgefunden. Als «Beweis» schickte er uns einen Auszug aus der «Rundschau» vom Juli/August 1984, die er bei sich zu Hause im Keller archiviert hat.

Ich habe mich über Henrys Mail sehr gefreut. Die Tatsache, dass sich im Vorfeld unseres ersten Stammtisches keiner der mit mir befreundeten Piloten an einen dieser Anlässe erinnern konnte (oder wollte), hat mich allerdings ein bisschen verwundert. Aber eigentlich spielt es keine Rolle. Wir freuen uns über jeden Piloten, der den Weg zu uns findet. Willkommen sind alle, egal ob jung oder alt, ob aktiv oder pensioniert. Unsere Treffen machen jedes Mal ganz viel Spass. Und wer weiss, vielleicht werde ich ja bald einmal das Vergnügen haben, auch Henry an einem unserer Stammtische begrüßen zu dürfen! ●



Signet des ATC-Piloten-Hocks von 1984, gezeichnet von Henry Lüscher.

# Das Modell Ryanair im Sinkflug

**2013 musste Ryanair zum ersten Mal eine Gewinnwarnung veröffentlichen. Die Airline kommt zunehmend unter Druck. Grund dafür sind sowohl innere als auch äussere Faktoren, die das Erfolgsmodell Ryanair ins Wanken bringen.**

*Text: Clemens Kopetz, Vorstandsmitglied*

Wie schaffen es Billigfluggesellschaften, Jahr für Jahr Gewinne zu erwirtschaften, wenn viele alteingesessene europäische Airlines am Kämpfen sind? In der letzten «Rundschau»-Ausgabe versuchten wir diese Frage am Beispiel der Ryanair zu beantworten. Kurz gefasst basiert deren Businessmodell auf vier Pfeilern: staatliche Subventionen, günstige Arbeitskräfte, optimale Ausnutzung der Flotte sowie eine oft undurchsichtige Preisgestaltung. Mit dieser Strategie wuchs Ryanair zu einer der grössten Fluggesellschaften Europas heran. Doch das Fundament dieses Erfolgs beginnt zu bröckeln, und Ryanair sah sich gezwungen, für 2013 eine Gewinnwarnung an seine Investoren herauszugeben.

## Finanzieller Aspekt

Bucht man bei der Swiss ein Ticket nach Frankfurt, dann wird man am Flugplatz «Frankfurt am Main» aussteigen. Dieser liegt rund zehn Kilometer vom Stadtzentrum der Wirtschaftsmetropole entfernt, was einer etwa 15-minütigen Autofahrt entspricht. Fliegt man mit Ryanair nach Frankfurt, so landet man in Frankfurt-Hahn. Ein ehemaliger Militärflugplatz, der 125 Kilometer westlich von Frankfurt liegt, was rund einer einviertelstündigen Autofahrt entspricht.

Wegen dieser kundenunfreundlichen Namensgebung schaffte es Frankfurt-Hahn schon mehrmals in die Medien. Im letzten Jahr jedoch kam der Flugplatz besonders wegen der grosszügigen Subventionierung durch das Bundesland Rheinland-Pfalz in die Schlagzeilen. Diese Subventionen wurden grösstenteils an die wichtigste Fluggesellschaft am Platz – Ryanair – mittels vergünstigter Landetaxen oder Bodenabfertigung weitergegeben. Inzwischen steht der Flughafen Hahn vor der Insolvenz.

Das Beispiel Frankfurt-Hahn ist symptomatisch für die gängige Praxis der Subventionierung des Ryanair-Flugbetriebs durch regionale Regierungen. Diese sehen in der irischen Fluglinie eine Möglichkeit, die regionale Wirtschaft und den Tourismus anzukurbeln.

Doch damit dürfte nun Schluss sein. Die direkte oder indirekte Subventionierung von Fluggesellschaften durch Flugplätze wurde für illegal, da wettbewerbsverzerrend, erklärt. In einem aktuellen Fall begutachtet der Europäische Gerichtshof 22 Flughäfen, bei denen Fluggesellschaften mit Steuergeldern subventioniert wurden. 17 dieser Flughäfen werden von Ryanair angefliegen. Das Urteil, das 2014 erwartet wird, könnte zu massiven Rückzahlungsforderungen führen. Unter der Hand werden Zahlen im hohen dreistelligen Millionenbetrag genannt. Pro Fluggesellschaft wohlgehemmt.

Doch auch die Aussagen der Europäischen Kommission dürften Ryanair und anderen europäischen Firmen Kopfzerbrechen machen. Am 25. November 2013 kündigte sie an, dass sie Steuerschlupflöcher innerhalb der Europäischen Union schliessen will. Für Firmen wie Ryanair, die ihre Steuern durch Subfirmen an steuerünstigen Orten wie der Isle of Man optimieren, wird diese Entscheidung teure Folgen haben.

## Konkurrenten

Auch die wachsende Konkurrenz im Low-cost-Segment setzt den irischen Anbieter immer mehr unter Druck. Lange Zeit war Ryanair der einzige Low-cost-Anbieter, der abseits von Nischenmärkten eine grosse Masse an Passagieren transportierte. Inzwischen ist auch dieses Marktsegment heftig umkämpft.

Im Norden wächst Norwegian Air Shuttle massiv. Die Fluggesellschaft, die bis 2004 noch mit Fokker 50 innerhalb Skandinaviens flog, hat inzwischen 81 Boeing 737 in ihrer Flotte – mit 268 weiteren Fixbestellungen und Optionen auf 156 weitere Flugzeuge. Seit 2013 wagt sich

Norwegian Air Shuttle in den Low-cost-Langstreckenmarkt. Ein Marktsegment, von dem Michael O'Leary zwar oft redet, aber bisher nicht betreten hat.

Auch in Osteuropa wird für Ryanair die Luft dünner. Lange Zeit profitierten die Iren von einem Vakuum, das von bankrotten oder finanziell angeschlagenen osteuropäischen

Airlines hinterlassen wurde. Nun formiert sich dort Konkurrenz. Wizz Air möchte das Potenzial ebenfalls ausnutzen und hat die Flotte auf inzwischen 45 Flugzeuge ausgebaut, mit 70 fixen Bestellungen.

Ryanair hat zwar im hart umkämpften Low-cost-Segment einen Startvorteil durch die bereits vorhandene Grösse und Erfahrung. Aber die Konkurrenz schläft nicht, und erstmals seit Jahren scheint Ryanair unter Zugzwang.

## Medien

Michael O'Leary ist bekannt für sein exzentrisches Auftreten und seine saloppen Sprüche an Pressekonferenzen. Dies ist Teil der Marketingstrategie, die Ryanair lange Jahre erfolgreich anwenden konnte. Die Medien mochten den unkonventionellen CEO. Während andere Fluggesellschaften mit teuren Werbekampagnen versuchen, ihre Kundenfreundlichkeit und ihren Service hervorzuheben, basiert Ryanairs Kommunikationskonzept auf Provokation, Billigkeit und Aufmerksamkeit.

Doch dies änderte sich 2013, als bekannt wurde, dass gleich drei Flugzeuge der irischen Fluglinie einen Mayday-Ruf wegen Treibstoffknappheit absetzten und in Valencia landen mussten. Ryanair versuchte von dem Thema abzulenken, doch sowohl die Öffentlichkeit als

**«Die Subventionierung von Fluggesellschaften durch Flugplätze wurde für illegal, da wettbewerbsverzerrend, erklärt.»**





Der Internetauftritt der Ryanair: Hoher Verdienst Dank vielen Zusätzen.

auch die Luftverkehrsämter begannen sich für den Fall zu interessieren.

Als dann mehrere Piloten im holländischen Fernsehen Aussagen über die intern herrschende Fuel Policy machten, bekam O'Leary mehr Aufmerksamkeit, als ihm recht war. Plötzlich wurde von internen Ranglisten berichtet, die den Treibstoffverbrauch der einzelnen Kapitäne auf diversen Routen aufzeigte. Es wurde von Briefen berichtet, in denen Crews dazu ermahnt wurden, nicht zu viel Treibstoff mitzunehmen sowie nach jeder Landung den Cockpit Voice Recorder zu löschen.

Obwohl in der Berichterstattung wohl etwas übertrieben wurde, gab der Inhalt doch zu denken.

Anstatt auf die Anschuldigungen mit Fakten zu reagieren, drohte Ryanair mit einer massiven Klagewelle gegen die Fernsehstationen und die interviewten Personen. Mehrere Sender gaben klein bei, gegen andere laufen jetzt noch Verfahren, deren Urteile noch offen sind.

Dieses aggressive Vorgehen kam auch innerhalb des Konzerns nicht gut an. Investoren monierten das schlechte Image, das man in der Öffentlichkeit habe. Ein solches Image könne man sich angesichts der wachsenden Konkurrenz nicht mehr erlauben. Auch mit den Medien hat es sich Ryanair verspielt, und diese stehen der Airline wesentlich kritischer gegenüber als noch vor einem Jahr.

In der zweiten Hälfte 2013 änderte Ryanair daher die Strategie. Man wolle in Zukunft kundenfreundlicher auftreten. Neben einem neuen Pressesprecher und einen neuen Kommunikationschef wurde auch eine neue, übersichtlichere Website präsentiert. Erstmals seit Langem findet man auf dieser einen Link zum Kundenservice inklusive E-Mail-Adresse. Das ist ein grosser Schritt für eine Firma, die auf ihrer Website bislang nur eine irische Telefonnummer publizierte. Doch diese neue Kundenfreundlichkeit kostet wiederum mehr Geld.

### Ryanair Pilots Group

Nicht nur von aussen wächst der Druck auf Michael O'Leary und seine Firma. Auch innerhalb der Firma kocht es. Bislang gelang es der Geschäftsführung, eine Organisierung der Piloten zu verhindern. Unliebsame Piloten wurden einfach auf eine andere Basis versetzt, wurden degradiert oder einfach nicht mehr eingesetzt, was einer Entlassung gleichkommt.

Mit Unterstützung der European Cockpit Association und den nationalen Dachverbänden konnte in den letzten Jahren ein Schattenverband aufgebaut werden. Ende 2013 waren bereits mehr als die Hälfte aller Ryanair-Piloten Mitglied der Ryanair Pilot Group (RPG - www.ryanairpilotgroup.com). Der Interimsvorstand besteht aus ehemaligen Vorständen anderer Pilotenverbände.

Die erste Pressekonferenz des Verbandes erzeugte grosses Medieninteresse, und die offengelegten Arbeitsbedingungen und die Quasi-Selbstständigkeit der Piloten gingen durch die Presse. Gleichzeitig präsentierte die RPG ihre Ziele. Darunter befinden sich vermeintlich selbstverständliche Wünsche wie etwa einheitliche Arbeitsverträge, eine vernünftige Pensionskasse oder die Einhaltung nationaler

Steuer- und Sozialgesetze. Doch das ist nur die Spitze des Eisbergs. Die Liste der Wünsche ist wesentlich länger, und Punkte wie bezahlter Krankenurlaub, transparente Ferienregelungen oder die Anerkennung einer Gewerkschaft zeigen, wie es um die Wertschätzung der Angestellten bei Ryanair steht.

Nach der Pressekonferenz wurden sämtliche Mitglieder des Interimsvorstandes von Ryanair verklagt, und es werden wohl nicht die letzten Klagen sein. Trotzdem finden sich innerhalb der RPG aktive und engagierte Piloten, die sich bereit erklärt haben, die Mitglieder des Interimsvorstandes in Zukunft zu ersetzen und die Folgen in Kauf zu nehmen. Das Moment, das rund um die RPG entstanden ist, wird sich nicht durch Klagen und andere Arten der Einschüchterung lösen lassen. Ryanair wird sich in naher Zukunft mit seinen Pilotenvertretern an einen Tisch setzen müssen.

### Ausblick

Die Piloten innerhalb von Ryanair solidarisieren sich und kämpfen gemeinsam für ihre Arbeitsbedingungen. Damit ist viel erreicht, und wir dürfen gespannt sein, wie es im Jahr 2014 dort weitergeht.

AEROPERS-SwissALPA unterstützt die European Cockpit Association und die Ryanair Pilot Group in ihren Bestrebungen für bessere Arbeitsbedingungen und hofft, dass sich auch die Piloten anderer Low-Cost-Carrier für ihre Arbeitsbedingungen einsetzen. Der Fall Ryanair zeigt, was möglich ist, wenn wir Piloten untereinander solidarisch sind und uns für unsere Rechte einsetzen.

Ryanair hat bis heute keine Flugzeuge in der Schweiz stationiert. Doch von Basel aus wird es ab April je einen Flug nach Dublin und nach London geben.

Beunruhigend ist dagegen die Situation in Genf, wo easyJet Switzerland seit 2013 Leihpiloten über eine Zuger Firma einstellt. Im letzten Jahr waren das erst sechs Copiloten, heuer sollen es 20 weitere sein. Da sich das Modell für die Firma bewährt, wird darüber nachgedacht, auch Direct-entry Captains über eine externe Firma anzustellen.

Zusammen mit der European Cockpit Association werden wir noch in diesem Jahr einer Kampagne lancieren, um die Öffentlichkeit und die Politik auf diese Entwicklungen aufmerksam zu machen. ●

# Neue EASA Flight Time Limitations

**Endlich gelten die gleichen Vorschriften für alle europäischen Fluggesellschaften. Obwohl wissenschaftliche Erkenntnisse nur ungenügend eingeflossen sind, ist es ein Schritt in die richtige Richtung. Für Swiss-Besatzungen sind nur kleine Änderungen zu erwarten.**

*Text: Andreas Umiker, Vizepräsident AEROPERS,  
Co-Leiter Ressort Operations*

Am 29. Januar 2014 hat die EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) die lange erwarteten neuen europäischen Flugdienstzeitvorschriften veröffentlicht. Jürg Ledermann hat in der «Rundschau»-Ausgabe 2/2011 die Entstehung dieses Regelwerkes beleuchtet und dabei den Fokus auf das Thema Müdigkeit und den Vergleich mit den amerikanischen und den britischen Flugdienstzeitregelungen (FTL) gelegt. Nachdem nun die EASA FTL in der definitiven Fassung vorliegen, soll dieser Artikel schweremotig die Differenzen zu den bisher gültigen Vorschriften und die praktischen Einflüsse im Rahmen der Swiss-Operation beleuchten.

## Regelwerk mit Schwächen

Im Rahmen der Bemühungen, für Europa flächendeckend harmonisierte Flugdienstzeitvorschriften einzuführen, hat das Europäische Parlament im August 2008 die Verordnung (EG) 1899/2006, bekannt als «EU OPS», erlassen. Im Abschnitt Q dieser Verordnung wurden zwar umfassende Beschränkungen definiert, diese waren aber lückenhaft und basierten nicht auf wissenschaftlich erarbeiteten Grundlagen zu den Themen Arbeitsbelastung, Nacht-/Schichtarbeit und Ermüdung. Es war den Mitgliedsstaaten (denen die Schweiz durch das bilaterale Luftverkehrsabkommen von 1999 gleichgestellt ist) überlassen, die Lücken mit eigenen Vorschriften zu füllen. Diese Schwächen waren dem Europäischen Parlament bereits bei der Annahme der Verordnung bekannt, weshalb die EASA gleichzeitig mit der Annahme den Auftrag erhielt, Verbesserungen auszuarbeiten. Es wurde also ein Regelwerk in Kraft gesetzt, das als Auslaufmodell geboren worden war.

In der Folge wurde eine wissenschaftliche Studie bei MOEBUS Aviation in Auftrag gegeben, die die Auswirkungen von langen Flugdiensten, Nachteinsätzen und Flügen über viele Zeitzonen hinweg analysieren sollte. Die Nachfolge-Verordnung sollte gemäss Auftrag diese wissenschaftlichen Grundlagen berücksichtigen und darüber hinaus die Lücken der EU OPS schliessen, um schlussendlich eine für alle Mitgliedsstaaten verbindliche und sinnvolle «bottom line» zu schaffen. Um es vorweg zu nehmen: Das hehre Ziel wurde nur teilweise erreicht.

Nach einem unendlich lange erscheinenden Vernehmlassungsprozess, der neben den Mitgliedsstaaten auch alle anderen Stakeholder involvierte, hat das Parlament am 29. Januar 2014 nun endlich die als «EASA FTL» bezeichneten neuen Grundlagen publiziert. Das Regelwerk beinhaltet neben dem eigentlichen Gesetzestext (COMMISSION REGULATION [EU] No 83/2014) auch detail-

liertere Ausführungsbestimmungen (Certification Specifications CS-FTL.1) sowie umfangreiches Begleitmaterial. Die Mitgliedsstaaten haben nun zwei Jahre Zeit, die neuen Vorschriften umzusetzen. Sie treten per 18. Februar 2016 definitiv in Kraft und ersetzen bisheriges nationales und europaweites Recht – auch in der Schweiz. Wie die neuen Vorschriften in der Schweiz im Detail in die bestehende Struktur der Luftfahrtgesetze eingebettet werden sollen, ist noch nicht bekannt.

## Extrem lange Dienstzeiten

Die maximale tägliche Flugdienstzeit (maximum daily flight duty period) beträgt zwar nach wie vor 13 Stunden, jedoch wird neu unterschieden, ob ein Pilot in der Zeitzone, in der sein Einsatz beginnt, akklimatisiert ist oder nicht. Ist sein Status bezüglich Zeitverschiebung unklar, wird die Flugdienstzeit um bis zu zwei Stunden reduziert. Die EASA benützt zur Unterscheidung die beiden Begriffe «acclimatised state» und «unknown state of acclimatisation». Ausserdem wird die Flugdienstzeit in Abhängigkeit zur Reporting Time ebenfalls angepasst, womit eine

ähnliche Systematik eingeführt wird, wie sie sich bei uns seit Jahrzehnten bewährt hat. Die auf der erwähnten MOEBUS-Studie basierende Forderung der Pilotenverbände, die maximale Flugdienstzeit in der Nacht auf zehn Stunden zu reduzieren, wurde lei-

der nicht umgesetzt. Die Limite bleibt unverändert bei elf Stunden für einen Nachteinsatz mit bis zu zwei Sektoren. Es wurde auch die Möglichkeit aus der EU OPS übernommen, zweimal innerhalb von sieben Tagen die Flugdienstzeit noch um eine Stunde zu erhöhen (Extension). So sind nach wie vor Einsätze möglich, die hart an der Grenze des menschlich Machbaren liegen. Beispiel: Bei einer Reporting Time um 17.25 Uhr Ortszeit kann unter Inanspruchnahme einer Extension bis am nächsten Morgen um 5.25 Uhr durchgearbeitet werden!

Als zusätzliches Entgegenkommen gegenüber den Flugbetriebsunternehmen erlauben die EASA FTL im Falle von «unknown state of acclimatisation» die Erhöhung der Flugdienstzeit um eine Stunde unter der Bedingung, dass das Unternehmen ein sogenanntes «Fatigue Risk Management» (FRM) betreibt. Allerdings sind die Definition des FRM und die Konsequenzen bei daraus hervorgehenden Sicherheitsbedenken sehr offen formuliert und lassen dem Unternehmen grossen Interpretationsspielraum.

## Vorgeschriebene Ruhezeit

Die Vorschriften über die minimalen Ruhezeiten wurden aus der EU OPS übernommen, die dort noch vorhandenen Lücken jedoch geschlossen. So muss neu in Abhängigkeit der Anzahl überflogener Zeitzonen und der

**«Mit einer Verlängerung kann  
von 17.25 Uhr bis am nächsten  
Morgen um 5.25 Uhr  
durchgearbeitet werden.»**



2012 führte die European Cockpit Organisation (ECA) eine Kundgebung vor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in Köln durch. Leider wurden die wissenschaftlichen Empfehlungen nur sehr geringfügig bei den neuen EASA FTL berücksichtigt.

Gesamtdauer der Abwesenheit die Ruhezeit erhöht werden. Das ist ein Bereich, der bisher den nationalen Behörden zur Regelung überlassen wurde. Einer klassischen Nordatlantik-East-Coast-Rotation muss beispielsweise eine Ruhezeit von mindestens zwei «local nights» (acht Stunden zwischen 22 und 8 Uhr) folgen. Die immer wieder thematisierte Option, zwei Nordatlantikrotationen «back-to-back» unmittelbar hintereinander zu planen, ist also nicht mehr verfügbar. Wenn die nachfolgende Rotation in die entgegengesetzte Himmelsrichtung führt, muss die Ruhezeit auf mindestens drei Local Nights erhöht werden.

#### **Enlarged volle Anrechnung der Flugdienstzeit**

Die Limiten für kumulative Flugdienst- und Dienstzeiten wurden unverändert übernommen. Sie wurden um zwei Grenzwerte ergänzt, um die Crews vor übermäßigen Belastungen zu schützen: Neben der bekannten Limite von 900 Blockstunden pro Kalenderjahr gilt neu auch ein Maximum von 1000 Blockstunden in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten. Zusätzlich gibt es eine neue 14-Tages-Limite von 110 Dienststunden. Eine bedeutende Verbesserung gegenüber dem aktuell in der Schweiz gültigen Recht wurde ganz unscheinbar in einem Anhang zu den EASA FTL publiziert: Inflight Rest, also die Ruhezeit an Bord bei Flügen mit verstärkter Besatzung, zählt ganz als Flugdienstzeit! Die Regelung in der UVEK-Flug- und Dienstzeitenverordnung, dass nur die Zeiten zählen, in denen das Besatzungsmitglied tatsächlich mit der Führung des Flugzeugs beschäftigt ist, muss darum fallen gelassen werden. Damit gehören die auch zwischen der Swiss und der AEROPERS immer wieder geführten Diskussionen der Vergangenheit an.

#### **Duty nach Standby**

Im Bereich Standby und Reserve wurde zwischen den verschiedenen Interessengruppen am längsten um eine Lösung gerungen. Die EU OPS hatte den Themenblock praktisch als Ganzes den nationalen Behörden delegiert, was zu ganz unterschiedlichen Lösungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten führte. Es musste darum für die EASA FTL das ganze Kapitel neu geschrieben werden. Das Resultat präsentiert sich heute in Form einer Lawine komplexer Regeln, die auch nach genauem Studium der diversen Dokumente nur schwer zu durchschauen sind. Grundlage der Diskussionen war die breit anerkannte, wissenschaftlich erarbeitete Erkenntnis, dass auch bei Kombinationen von Standby und daraus folgender Flugdienstzeit die gesamte Wachphase eines Besatzungsmitglieds 18 Stunden nicht übersteigen sollte. Als wichtigste Massnahme, um dieses Ziel zu erreichen, wird neu Standby ab sechs Stunden von der maximalen Flugdienstzeit abgezogen. Beispiel: Wenn nach neun Stunden Standby ein Aufgebot erfolgt, muss die maximale Flugdienstzeit um drei Stunden reduziert werden. Diverse Zusatzregeln entschärfen jedoch diese Auflage zugunsten der Operators. So muss beispielsweise Standby in der Zeit zwischen 23 und 7 Uhr bei der Berechnung der maximalen Flugdienstzeit nicht berücksichtigt werden, weil davon ausgegangen wird, dass ein Besatzungsmitglied diese Zeit schlafend im Bett verbringt. Je nach Aufenthaltsort und Beginn des Standby-Dienstes wird damit das Schlafmanagement für die Besatzungsmitglieder sehr anspruchsvoll. Daraus folgt, dass eben trotzdem auch zukünftig noch Wachphasen von deutlich mehr als 18 Stunden möglich sein werden. Die EASA stiehlt sich aus der Verantwortung, indem die Einhal-

tung der maximal 18-stündigen Wachphase an die Operator delegiert wird. Auf die Umsetzung dieser Vorgaben darf man gespannt sein.

### Split Duty und Augmented Crew Operation

Zwei weitere, bisher in den EU OPS an die nationalen Behörden delegierte Themen bleiben noch zu erwähnen: Split Duty und Augmented Crew Operation. Beide Lücken werden mit EASA FTL endlich geschlossen und damit europaweit einheitlich geregelt.

Im Bereich Split Duty entsprechen die neuen Vorgaben weitgehend der bisher vom BAZL angewendeten Systematik. Ein kleiner, nicht unbedeutender Unterschied fällt jedoch auf: Heute darf bei Pausen über sieben Stunden die gesamte Flugdienstzeit um zwei Drittel der Pausenlänge erhöht werden. Fällt die Pause ganz in die Zeit zwischen 20 und 8 Uhr, darf sogar die ganze Pausenlänge angerechnet werden. Zukünftig wird die Erhöhung auf 50 Prozent der Pausenlänge beschränkt, was zu einer leichten Entschärfung ganz langer Split Duties führt.

Im Bereich Augmented Crew Operation (extension of flight duty period due to inflight rest) wird im Gegensatz zur heutigen BAZL-Vorgabe zwischen drei verschiedenen Klassen von Ruheeinrichtungen für die Besatzung unterschieden. Die damit erzielbaren maximalen Flugdienstzeiten werden leicht reduziert. Als Beispiel seien hier die Werte für die bei der Swiss hauptsächlich verwendete «class 1 crew rest facility», dem eigentlichen Crew Bunk, erwähnt: Bisheriges Maximum gemäss BAZL-Regelung waren 18 Stunden für drei Piloten und 20 Stunden für vier Piloten (Swiss: 16 Stunden 30 Minuten zu dritt respektive 18 Stunden 30 Minuten zu viert). Die EASA FTL limitieren solche Einsätze neu auf 17 Stunden zu dritt und auf 18 Stunden zu viert. Voraussetzung dafür ist ein Sektor mit mindestens neun Stunden Flugzeit und maximal zwei Sektoren. Die EASA FTL sind also etwas restriktiver als die heutigen nationalen Limiten und werden für Einsätze mit vier Piloten auch zu einer Reduktion der Swiss-internen Limite führen.

### Einfluss auf Swiss-Besatzungen

Der Anpassungsbedarf bei unseren heutigen Flight Duty Regulations ist eher gering. Unsere sozialpartnerschaftlich erarbeiteten Regeln sind in den meisten Bereichen restriktiver als der neue Gesetzesrahmen. Wir werden uns aber mit einigen neuen Definitionen anfreunden müssen. Konkrete Änderungen sind nach heutigem Kenntnisstand und bevor das BAZL sich geäußert hat bei zwei Themen nötig:

- Die maximale Flugdienstzeit muss für Kurzstreckeneinsätze über drei oder vier Sektoren für Abflüge in der zweiten Nachmittagshälfte leicht gesenkt werden. Das könnte vereinzelte klassische Charter-Dreiecksflüge über die Nacht verunmöglichen. Da für alle Operator die gleichen Limiten gelten, ist auch ein Ausweichen auf einen Wetlease-Partner nicht möglich. In den vergangenen Jahren hat die Anzahl solcher Flüge bei uns aber stark abgenommen, sodass der praktische Einfluss dieser Änderung für die Swiss gering sein wird. Die reinen Charterfirmen wie Edelweiss werden jedoch kaum darum herumkommen, ihre Flugpläne Richtung Ägypten oder Kanarische Inseln anzupassen.
- Das Standby-Konzept muss den neuen Vorgaben angepasst werden. Zur Abdeckung der abendlichen Abflug-

welle werden wohl wieder Standby Duties mit Beginn am Nachmittag zugeteilt werden müssen, damit zum Zeitpunkt des Abflugs noch die normale maximale Flugdienstzeit zur Verfügung steht. Es ist davon auszugehen, dass damit die Anzahl der Reservebesatzungen leicht steigen wird. Ob neue Formen von Standby, zum Beispiel eine Langzeitreserve, eingeführt werden, wird im Rahmen der Gespräche zur Umsetzung der EASA FTL in den kommenden Monaten zwischen der Swiss und der AEROPERS thematisiert.

Das Projekt «New FDR», das im Frühjahr 2012 gestartet wurde, basierte ganz auf dem damals vorliegenden Draft der EASA FTL. Damit liegt bereits ein Entwurf für die Umsetzung der EASA FTL bei der Swiss vor. Je nach Resultat der GAV14-Abstimmung muss er noch angepasst werden, um den dann festgelegten Produktivitätsrahmen korrekt abbilden zu können. Ob nach einem Nein zum GAV14 neben den EASA-FTL-bedingten Anpassungen trotzdem eine Flexibilisierung der Freitage-Regelungen von den FCM erwünscht ist, werden wir mit einer Umfrage bei den AEROPERS-Mitgliedern ermitteln. Immer wieder geäußerte Bedenken, dass die EASA FTL zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen führen werden, können klar widerlegt werden, da die Produktivität der Swiss-Piloten mit der GAV-Abstimmung festgelegt wird. Eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen alleine führt lediglich zu den oben erwähnten leichten Verbesserungen oder allenfalls zu produktivitätsneutralen Verschiebungen.

### Zusammenfassung

Die neuen EASA FTL vereinheitlichen viele bisher von den Mitgliedsstaaten unterschiedlich gehandhabte Bereiche der Arbeitszeiten von Flugpersonal. Dies führt zu gleich langen Spiessen unter allen Konkurrenten in Europa, verhindert Missbrauch und Ausnützung von Flugpersonal und ist damit klar ein Schritt in die richtige Richtung. Der Grundauftrag an die EASA, die wissenschaftlichen Studien zu den Themen Arbeitsbelastung, Übermüdung und Nacht-/Schichtarbeit in die neuen Vorschriften einfließen zu lassen, wurde aber leider nur bedingt erfüllt. Insbesondere bei der Begrenzung der Nachtarbeit und der ununterbrochenen Wachphasen gehen die EASA FTL zu wenig weit. Sie sind teilweise deutlich weniger restriktiv als die britischen und die amerikanischen Limiten. Trotz massivem Lobbying ist es den Pilotenverbänden nicht gelungen, sich gegen die kommerziellen Interessen der Operator durchzusetzen. Es wird darum auch in Zukunft unerlässlich sein, dass sich die Pilotenverbände für vernünftige Arbeitsbedingungen einsetzen, die nicht gesundheitsschädigend sind und ein Sozialleben zulassen, das diesen Namen verdient. ●

#### Quellen:

- EASA Commission Regulation 83/2014 vom 29.1.2014
- EASA Certification Specifications CS-FTL.1 vom 31.1.2014
- EASA Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Part-ORO (Subpart FTL) vom 31.1.2014

Diese Dokumente stehen im Download-Bereich der AEROPERS-Website zur Verfügung.

# Danke, Dodo!

**Der Jahresanfang bescherte der AEROPERS ein freudiges Ereignis: Dodo Leuzinger feierte ihr 25-jähriges Dienstjubiläum im Sekretariat unseres Pilotenverbands.**

*Text: Peter Tilly*

Im Jahr 1989, in dem ein grosser Teil unserer jüngeren Copiloten noch nicht einmal auf der Welt waren, trat Fräulein Doris Leuzinger ihre neue Stelle beim Pilotenverband AEROPERS an. Das Präsidium hatte Heiner Spörri inne, und die AEROPERS beschäftigte die gleichen Themen wie heute, einfach auf einem anderen Niveau. Ob damals alles besser war? Wo denken Sie hin! Auf der AEROPERS-Homepage findet man unter 1989 folgenden Eintrag: «Die Sicherung der Swissair-Arbeitsplätze ist also Priorität Nummer 1! Der Unterwanderungsschutz wird zum ersten Mal im GAV verankert. Es ist den AEROPERS-Mitgliedern allerdings schwierig zu vermitteln, warum man zum Schutz vor Auslagerung der Arbeitsplätze an billigere Konkurrenten wie Crossair oder CTA auch Zugeständnisse in der Produktivität oder monetärer Art machen muss.»

Präsidenten kamen und gingen, Sparprogramme übertrumpften sich mit originellen Namen. Immer mitten im Geschehen hielt Dodo stets die Fäden in der Hand und sorgte mit ihrer ruhigen und humorvollen Art dafür, dass der Dampfer AEROPERS den Kurs hielt und an Bord stets der Humor obsiegte. Dodo liess im letzten Vierteljahrhundert kaum ein internes Fest sausen und sorgte zur grossen Freude aller Raucher dafür, dass haarscharf nach der Nichtraucherzone, gut in Szene gesetzt, eine Batterie Aschenbecher auf die Freunde des Tabaks warteten.

Doch warum die Vergangenheitsform? Dodo bereichert zum Glück das «Ewige Wegli» noch immer jeden Bürotag mit ihrem charmannten Wesen und sorgt mit Disziplin dafür, dass am AEROPERS-Hauptsitz trotz der gerade herrschenden Krise alles seine Ordnung hat. Apropos Disziplin und Ordnung: Als Teetrinkerin und Anhängerin von salziger Kost begreift Dodo bis heute nicht, was eine Handvoll Männer in der Küche



mit Kuchen und Kaffee für ein Chaos veranstalten können.

Wir könnten an dieser Stelle noch viele Geschichten aus den letzten 25 Jahren erzählen und damit den grossen Stellenwert hervorheben, der Dodo für die AEROPERS hat. Doch wer Dodo kennt, weiss, dass sie sich nicht in den Mittelpunkt drängt. Darum halte ich mich zurück und sage an dieser Stelle im Namen aller Mitglieder der AEROPERS ganz schlicht und altmodisch: Danke! ●

## Anzeige



### Tessiner Villa an bevorzugter Lage zu verkaufen

- Ort: 6515 Gudo
- 6 Zimmer
- Warenlift bis ins UG
- Erdsonden-Heizung
- diverse Nebenräume / Sauna
- grosse Loggia mit Cheminée
- Swimmingpool mit Abdeckung
- 1 grosse Garage für 2 Autos

Kontakt: [julius.braegger@bluewin.ch](mailto:julius.braegger@bluewin.ch)



# «Grüessäch» – ein neuer Verein stellt sich vor

**Der Verein Airliners Bern ist vor gut einem Jahr gegründet worden. Die Mitglieder kommen aus verschiedenen Nationen und kämpfen mit strengen Arbeitszeiten, anspruchsvollen Anflügen in Bern und für mehr Transparenz in der Firma.**

*Text: Adrian Gallati, Präsident Airliners Bern*

Airliners Bern ist der Verein für alle Airline-Angestellten in und um Bern und seit dem 1.1.2014 das neuste assoziierte Mitglied der AEROPERS-SwissALPA. Gegründet im August 2013, versuchen wir seither, die Interessen unserer Mitglieder gegenüber dem Arbeitgeber, der Politik und allen weiteren Anspruchsgruppen zu vertreten.

Wir sind zwar klein, jedoch nicht minder für das Gedeihen der Schweizer Linienfliegerei im Einsatz. Unsere Mitglieder sind ein bunt gemischtes Völklein: jung und altgedient; italienische, deutsche und rumänische Crew-Mitglieder ergänzen sich im täglichen Einsatz seit nunmehr fast acht Jahren.

Derzeit operieren wir D328 (31 Sitze) und Q400 (74 Sitze) im Linien- und Charterverkehr. Die Flugzeuge sind topmodern ausgerüstet und gut gewartet. Es macht stets Spass, diese über unsere schönen Alpen bewegen zu dürfen.

Wir pflegen einen fröhlichen Umgang miteinander – kommt und fliegt mit uns, und auch ihr werdet sofort spüren, dass ihr ein Teil der Familie seid.

## **Schwierige Anflüge und wenig Transparenz**

Unsere grösste Herausforderung liegt derzeit in der Aufrechterhaltung der Fitness der Besatzungen. Als Start-up Airline waren wir tendenziell stets eher knapp besetzt mit Kollegen im Cockpit und speziell in der Kabine. Wir operieren oft sieben Tage am Stück und dürfen dann unsere wohlverdiente Minimum Rest geniessen.

Wir haben nun eine sehr preiswerte Loss-of-Licence-Versicherung und eine Rechtsschutzversicherung für unsere Mitglieder im Angebot. Dies stärkt unseren Mitgliedern bei «privaten» Turbulenzen den Rücken.

Des Weiteren sind wir bestrebt, die interne Kommunikation zu verbessern – indem wir versuchen, von der Geschäftsleitung mehr Details über die Zukunftspläne unserer Firma zu erfahren. Speziell

sollen so Gerüchte über die finanzielle Lage der Firma vermieden werden. Denn auch wir sind am guten Gedeihen dieser aussergewöhnlichen Unternehmung ab Bern interessiert.

Der Platz Bern bietet für unsere Cockpit Crews auch immer wieder spezielle Herausforderungen mit den hohen Minima und speziell bei Nacht und Schneefall im Circling-Anflug von Süden her. Daher setzt sich der Verein auch hier mit der Skyguide und dem Flughafen an einen Tisch, um eine rasche Verbesserung mit dem geplanten Südanflug bewirken zu können.

So – das war ein kleiner Vorgeschmack auf das, was bei uns so abgeht. Vielen Dank an dieser Stelle der AEROPERS-SwissALPA für die Aufnahme und die freundliche Unterstützung.

*Stay tuned und allen «happy landings».*

Zusätzliche Informationen unter:  
[www.airliners-bern.blogspot.ch](http://www.airliners-bern.blogspot.ch) und [www.facebook.com/AirlinersBern](http://www.facebook.com/AirlinersBern). •



Zwei Dornier 328-110 an der Homebase der Sky Work Airline.

## Anzeige



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

**Mind Body Soul**  
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

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

**Akupunkt Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox**

### Prächtige Aussichten!

Das neue Jahr hat ja wiederum ganz ausgezeichnet angefangen: Unser kleiner Stanislas schlägt in einem sportlichen Kraftakt sondergleichen den grossen Novak und dann gleich auch noch den starken Raphael; dann finden die Olympischen Winterspiele in einem subtropischen Badeort statt (wobei die überragenden Resultate der Schweizer bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt waren); und unser für die Ewigkeit abgeschlossener Vertrag soll bereits nach zwei Jahren schon deutlich nachgebessert werden. Des Weiteren fliegen die Emirates mit dem grossen, schönen A380 nach Zürich, und Etihad eröffnet gleich einen richtigen eigenen Hub in Zurich Unique International Airport, was die Flughafenverantwortlichen zu grösster Frohlockung veranlasst, weil sie dank der Attraktivitätssteigerung durch Victoria's Secret und nun Etihad bald ihren gigantischen Circle bauen können und nicht mehr so aufs mühsame Fluggeschäft angewiesen sein werden. Darum heissen wir auch an dieser Stelle Etihad Regional, die neue Schweizer Airline, herzlich willkommen auf unserem noch so ausbaufähigen Gigahub. Eigentlich handelt es sich bei der neuen Regionalfluglinie nur um die Darwin Air, eine bedeutende Tessiner Airline, welche ein bisschen umbenannt und umbemalt worden ist, und sobald der neue Namen auf der Saab 2000 prangte, hat sie in Paris bei der Landung am Bugfahrwerk das Rad verloren. «Hebtdisrad» statt Etihad? War wohl wieder nur ein raffinierter Marketinggag zur Stärkung der neuen Marke, ein Wortspiel für den angepeilten intellektuellen Passagier. Denn Darwin tönt doch so nach «Survival of the Fittest», wohingegen Etihad eher für «Survival of the Richest» steht. Die Aufkaufwelle von renommierten Klein-Airlines erinnert ein bisschen an good old Bruggissers Hunter-Strategie, nur haben die Emire eben ein bisschen mehr Kohle (respektive Erdöl) auf der Seite als unser damaliger Lieblings-CEO mit seinen berüchtigten Berater- und Bankkollegen. *Tempi passati.*

Dass die Emirate und die Schweiz nun so brüderlich zusammenspannen und solche tragfähigen Luftbrücken zwischen unseren Kleinstaaten aufgebaut haben, zeigt doch nur, wie nah und ähnlich der Golf und wir einander in Wahrheit sind: Hier wie dort sind es winzige Länder mit lieblicher Landschaft und reichlich Geld, dort hats vielleicht etwas mehr Sand, hier manchmal etwas mehr Schnee, dort fliesst in Strömen das Öl, hier Milch und Honig, beiderorts herrscht der Monotheismus, wobei der Erlöser dort Allah heisst und hier Blocher; bei uns isst man Fondue und dort Hummus, hier gibts zum Dessert Schokolade, dort Datteln, und hier weiden friedlich die Kühe und dort die Kamele.

Jetzt, wo das Fluggeschäft gerade so richtig interessant wird, verlässt ausgerechnet der Herr Franz ebendieses und macht sich auf in Richtung Pharma-



business. Was ja auch seine Logik hat, weil mit zunehmendem Alter der Bedarf an pharmazeutischen Produkten naturgemäss wächst und man froh ist, als leitender Angestellter täglich ein paar Müsterchen ausprobieren zu dürfen. Was bei Pfizer wohl noch ein wenig reizvoller wäre als bei der Roche, wo Herr Franz eben hingeht. Man muss allerdings kein Prophet sein, um vorauszusagen, dass es ihm schon bald etwas langweilig sein wird ohne die motzenden Passagiere, die unzufriedenen Kabinenleute und vor allem ohne die monetär unersättlichen Piloten. Und wo geht wohl der Herr Harry dereinst hin? Jetzt, wo die Chemie schon besetzt ist, bleiben im Swissness-Sektor eigentlich nur noch die Uhren-, die Käse- oder die Schokoladenindustrie, welche ja auch ganz reizvoll ist, um die neuen Müsterchen auszuprobieren. Gibt es bei den Schoggifirmen eigentlich auch Senioritätslisten?

Unsereiner hat solche Jobauswahl nicht: Wir sind mit Knebelverträgen auf ewig an unseren Arbeitgeber gebunden. Bei uns gehts höchstens darum, wie man sich jeweils am besten für die nächste Umschulung positioniert, was bezüglich der Einführung der B777 eine grosse Chance darstellt, um nach langen Airbus-Jahren endlich von diesem Warmduscher-Sidestick weg auf einen Boeing-Steuerknüppel wechseln zu können, von Fly by Wire zurück zu Fly by Eier.

Aus all diesen Gründen wäre es bei so viel Friede, Freude, Eierkuchen und positiven Zukunftsperspektiven natürlich äusserst fragwürdig, einer Vertragsänderung zuzustimmen, welche uns ein paar Freitage kosten würde. Aus ähnlicher Logik wäre es für uns Langstreckenfritzen auch höchst riskant, sich mit den Regionalheinis zu verbrüdern, denn Gefahr lauert überall: So liessen etwa die VBZ (für unsere nördlichen Kollegen: Verkehrsbetriebe Zürich) erst kürzlich verlauten, dass ihre bisherigen Busfahrer und Tramfahrer neuerdings Bus- respektive Tram-Piloten heissen sollen. Da kann man sich ja auch mit wenig Phantasie bestens ausmalen, wohin das noch führen könnte. Die Verkehrsbetriebe haben nämlich ebenso 88 neue Cobra-Trams bei Bombardier bestellt, und die Auslieferung soll, nur leicht verspätet, zusammen mit den 30 SWU CSeries100, im fünften Quartal 2019 erfolgen. Welche Gefahr sich darin gerade für die Jüngeren unter uns ableitet, kann man sich gut vorstellen, wenn man weiss, dass das Upgrading vom C100-Jet aufs Cobra-Tram nur ganze drei Tage dauert, wobei das Flugtraining voraussichtlich auf dem Cobra-Simulator im Tramdepot Wollishofen stattfinden wird.

*pk2@bluemail.ch*

# Was macht eigentlich...Not Minar?

**Was sich wie gestern anfühlt, ist bereits fünf Jahre her. Den sympathischen Bündner Not Minar habe ich seit seiner Pensionierung vor fünf Jahren nicht mehr gesehen. Grund genug, die Rhätische Bahn zu besteigen und eine Fahrt ins Unterengadin in Angriff zu nehmen.**

*Interview: Peter Tilly*

*Es schneite im Engadin. In den letzten zwei Wochen sind im Hochtal mehr als zwei Meter Neuschnee gefallen, während sich der Rest der Schweizer Skigebiete über Schneemangel beklagte. Dieses dicke Schneetreiben nahm ich zum Anlass, eine Langlaufpause einzulegen und unseren ehemaligen Arbeitskollegen Not Minar in seiner Wohngemeinde Scuol zu besuchen. Dabei überschritt ich nicht nur eine romanische Sprachgrenze, sondern auch eine Wetterscheide. Im Unterengadin schien zu meiner Überraschung die Sonne. Not nahm mich auf dem Bahnhofsperron in Empfang, und wir fuhren unverzüglich zu seinem liebevoll renovierten Engadinerhaus, wo uns seine Frau Donna und ein herrlicher Duft aus der Küche empfingen. Die «Plain in Pigna» brauchte noch ein paar Minuten im Ofen. Gelegenheit, Not mit den ersten Fragen zu bombardieren.*

**«Rundschau»:** Scuol präsentiert sich heute von der schönsten Seite. Tief verschneite Hänge und ein fast blauer Himmel. Ein Wintertraum, wie er im Buche steht. Ist Scuol für Dich als Einheimischer noch immer so ein Paradies, wie ich es als Unterländer empfinde?

**Not Minar:** Als Jugendlicher war das Unterland Ziel meiner Träume. Alles schien dort besser zu sein als bei uns in den Bergen. So malte ich mir das zumindest aus. Sobald ich aber das Unterengadin aus beruflichen Gründen verlassen musste, begann ich die unvergleichliche Natur zu vermissen. Darum kann ich Deine Frage klar mit Ja beantworten, Scuol ist tatsächlich ein Paradies.

**«RS»:** Dein Vorname klingt für Unterländer Ohren ungewohnt. Was bedeutet er?

**N.M.:** Not stammt von dem Namen Jeannot ab, ist also französischen Ursprungs. Er ist übrigens ein weit verbreiteter Vorname im romanischen Sprachraum. Mein Vorname hat nicht nur in der Deutschschweiz für Verwirrung gesorgt, sondern auch bei den Amerikanern. «Is Not really your first name?», fragten mich die Einwanderungsbehörden mehr als ein Mal. «Yes, believe it or not, Not is my name», war meine Standardantwort, was den Beamten nicht selten ein Lächeln auf die Lippen zauberte.

**«RS»:** Wie kam der Unterengadiner Bub Not Minar auf die Idee, Flight Engineer beziehungsweise Pilot zu werden?

**N.M.:** Flugzeuge und die Eisenbahn haben mich schon als kleiner Bub interessiert. Als die Venoms der Schweizer Luftwaffe im Tiefflug über unser Dorf donnerten, drückte ich mir regelmässig die Nase an den Fensterscheiben platt. In den Jugendjahren war ich auch begeisterter Leser der Zeitschrift «Cockpit». Während meiner letzten Schuljahre in Scuol wurde im «Cockpit» die in Altenrhein entwickelte P16 vorgestellt. Dieser Artikel weckte in mir den Wunsch, bei den Flugzeugwerken

Altenrhein eine Berufslehre als Flugzeugmechaniker zu absolvieren.

**«RS»:** Hast Du die Lehrstelle bekommen?

**N.M.:** Meine Bewerbung ist auf Wohlwollen gestossen, und ich habe mein Elternhaus im jugendlichen Alter von 16 Jahren verlassen und die Lehrstelle am Bodensee angetreten. Das hat mein noch junges Leben ziemlich auf den Kopf gestellt. Deutsch war für mich eine Fremdsprache, was nicht immer einfach war. Auch das Winterwetter, sprich der Nebel, war für mich ein neues Phänomen. Als Lehrling war ich aufmüpfig und kritisch. Andere Ansichten über optimale Arbeitsabläufe konnte ich selten für mich behalten, was meinen Lehrmeister ziemlich auf die Palme brachte. Der Konflikt war vorprogrammiert, und er prognostizierte mir ein Scheitern auf ganzer Linie. Das hat mich zusätzlich motiviert und führte dazu, dass ich meine Berufslehre mit einem der besten Abschlüsse des Jahrgangs beendete.

**«RS»:** Wie kamst Du zur Swissair?

**N.M.:** Nach der Lehre folgte zuerst die Rekrutenschule in Payerne, gefolgt von verschiedenen Jobs. 1974 verbrachte ich ein paar Monate in England. Anschliessend arbeitete ich als Galley Steward auf der DC-10 und dem Jumbo bei der Swissair. Danach begann ich mit dem Studium am Abendtechnikum der Swissair, nebenbei arbeitete ich als Elektromechaniker in der Werft. Als die Swissair Ausbildungsplätze als Bordtechniker (Flight Engineer) ausschrieb, meldete ich mich zur Selektion. Danach ging alles sehr schnell. Noch während der Ausbildung beendete ich mein Studium und sass 1979 zum ersten Mal in einem DC-8-Cockpit hinter den beiden Piloten.

*Donna wirbelte in der Zwischenzeit in der Küche herum, bereitete einen leckeren Salat vor und nahm das von Not vorbereitete «Plain in Pigna» aus dem*



**Not Minar** ist in Scuol aufgewachsen, wo er auch die Schulen besucht hat. Im Alter von 16 Jahren zog er alleine ins Unterland, um bei den Flugzeugwerken Altenrhein eine Lehre als Flugzeugmechaniker anzutreten. Nach verschiedenen Jobs innerhalb der Swissair und dem Abschluss des Abendtechnikums begann er die Ausbildung zum Bordtechniker. Von 1979 bis 1988 flog er als Bordtechniker (Flight Engineer) DC-8 und B-747. Ab 1990 steuerte er als Pilot die Fokker 100, A310, A320, A330 und A340. Not ist mit Donna verheiratet, lebt in Scuol und hat zwei erwachsene Söhne.



*Ofen. Auch wenn Donna eine ausgezeichnete Köchin sei, so Not mit einem Schmunzeln, müsse die Engadiner Spezialität vom Hausherrn persönlich zubereitet werden.*

*Das «Plain in Pigna» war so knusprig, als käme es direkt aus dem alten Holzofen des 300-jährigen Engadinerhauses. Zum leckeren Mahl tranken wir lokales Mineralwasser. Auf Alkohol verzichteten wir vorerst. Doch dazu später...*

**«RS»:** Wie sah Deine fliegerische Karriere in der Swissair und später in der Swiss aus?

**N.M.:** Ich flog drei Jahre als Bordtechniker auf der DC-8, bevor ich auf die B-747 wechselte. Im Jahre 1988 begann ich die Pilotenausbildung und flog danach Fokker 100, A310, A320, A330 und A340.

**«RS»:** Von Swissair zu Swiss, vom Bordmechaniker zum Piloten – Du hast in Deiner Karriere in zwei verschiedenen Positionen eine der interessantesten Perioden der Fliegerei miterlebt. Was waren die Höhepunkte, was die Tiefschläge?

**N.M.:** Meine allererste Rotation als Baby-F/E darf nicht unerwähnt werden. Mein Instruktor wies mir beim Nachtessen in Teheran einen Platz neben einer hübschen jungen Hostess mit Davoser Wurzeln zu. So lernte ich meine Frau Donna vor bald 34 Jahren kennen.

Natürlich hatten die langen Rotationen mit der DC-8 nach dem mittleren Osten und Afrika auch ihren Reiz, aber die Höhepunkte waren die Balair-Rotationen auf der A310. Wöchige Aufenthalte an so wunderschönen Orten wie Orlando, San Francisco und Anchorage, mit Crews, die vor Energie nur so strotzten. Die Balair-Crews waren immer gut drauf. Wir unternahmen sehr viel zusammen und entdeckten die uns bekannten Destinationen immer wieder von einer anderen Seite.

**«RS»:** Und die grössten Tiefschläge?

**N.M.:** Das Grounding. Ich war an diesem denkwürdigen Tag im Operation Center und werde die bedrückende Stimmung nie vergessen. Nicht, dass die Probleme der Swissair unbekannt waren, aber dieser Entscheid in dieser Form zu diesem Zeitpunkt schockierte.

**«RS»:** Bordtechniker oder Flight Engineer – der berühmte dritte Mann im Cockpit. Jüngere Leserinnen und Leser kennen diesen Beruf nicht mehr. Was waren Deine Aufgaben?

**N.M.:** Ich habe das Flugzeug vor dem Flug vorbereitet, also betankt, die Aussenkontrolle gemacht und unzählige Checklistenpunkte abgearbeitet. Weiter wurde das Logbuch überprüft und allenfalls wurden Abklärungen zur Flugtauglichkeit des Flugzeugs erledigt. Die Piloten konnten sich im Dreimann-Cockpit bei der Flugvorbereitung auf die fliegerischen Punkte konzentrieren. Im Flug habe ich die technischen Systeme überwacht, Checks gemacht und bei Fehlfunktionen Lösungen erarbeitet beziehungsweise Checklisten abgearbeitet. Nach dem Flug wurde das Flugzeug für den nächsten Flug vorbereitet und der Nachfolge-Crew oder der Maintenance Crew übergeben.

**«RS»:** Was war Deine Rolle in der Crew?

**N.M.:** Ich war das Bindeglied zwischen den einzelnen Gruppen an Bord. Der Flight Engineer sorgte im lauten

Jumbo-Cockpit für eine reibungslose Kommunikation zwischen dem Flight Attendant und den Piloten und steuerte bei Konflikten im Cockpit eine wertvolle und oft konfliktlösende dritte Meinung dazu. Mit anderen Worten eine CRM-Schlüsselposition.

**«RS»:** Du hast Dich später als Pilot ausbilden lassen und einen anderen Beruf im Cockpit kennengelernt. Welche Aufgabe war im Nachhinein spannender beziehungsweise befriedigender?

**N.M.:** Die beiden Berufe waren nicht vergleichbar. Habe ich als Flight Engineer auf auftretende Probleme reagiert, musste ich als Pilot dem Flugzeug stets einen Schritt voraus sein. Während der Pilotenausbildung merkte ich, dass langjähriges Zuhören am Funk beziehungsweise langjähriges Zusehen beim Fliegen wenig nützen, wenn man es zum ersten Mal selber machen muss. Doch um Deine Frage zu beantworten: Beide Berufe hatten ihren Reiz und waren anspruchsvoll.

**«RS»:** Vor wie vielen Jahren wurdest Du pensioniert?

**N.M.:** Ich wurde im März 2009, also vor fünf Jahren, pensioniert.

**«RS»:** Hast Du den Schritt in den neuen Lebensabschnitt genau geplant oder bist Du neugierig und unvorbereitet in den Ruhestand getreten?

**N.M.:** Donna und ich haben das genau geplant. Bereits 1995 haben wir mit dem Umbau und der Renovation des Engadinerhauses, also meines Elternhauses in Scuol, begonnen, immer mit dem Ziel, nach der Pensionierung unseren Wohnsitz wieder ins Unterengadin zu verlegen. Als wir vor zehn Jahren die Scheune zu unserem neuen Wohnhaus umbauten, wechselten wir unseren Wohnsitz von Frauenfeld nach Scuol.

**«RS»:** Ist Dein Ruhestand tatsächlich so ruhig, wie es das Wort verspricht?

**N.M.:** Nein, es ist eher ein positiver Unruhestand.

**«RS»:** Euer traditionelles Engadinerhaus «Chasa Minar» vermietet Ihr an bis zu 15 Personen. Interessierte können sich auf [minar.ch](http://minar.ch) informieren, was ich übrigens wärmstens empfehle. Jetzt gebe ich Dir eine Plattform für einen kurzen Werbespot: Warum sollen die Leserinnen und Leser bei Euch Ferien machen?

**N.M.:** Man hat bei uns die seltene Gelegenheit, ein ganzes Engadinerhaus zu mieten und die spezielle Atmosphäre dieses über 300 Jahre alten Gemäuers selber zu erleben. Durch die sanfte Renovation hat das Haus seinen unverwechselbaren Charakter erhalten. Scuol und das Unterengadin bieten sowohl im Sommer als auch im Winter unzählige Möglichkeiten, die einzigartige Natur hautnah zu erleben. Wir wohnen hier im Paradies und teilen dies gerne!

**«RS»:** Muss man das ganze Haus mieten oder können die Zimmer einzeln reserviert werden?

**N.M.:** In der Hochsaison vermieten wir das ganze Haus wochenweise als Feriendomizil. In der Nebensaison können nach Absprache auch einzelne Zimmer gemietet werden. Die Gäste kommen dann in den Genuss eines Bed & Breakfast Services.

**«RS»:** Hast Du beim Umbau noch selber Hand angelegt?



Not nach seinem Letztflug mit Marco Nimis (links) und Manfred von Allmen (rechts).

N.M.: Ja, ich habe viel und gerne angepackt.

*Wir wurden unterbrochen, und Donna servierte die Nachspeise. Eine hausgemachte Schokoladencrème mit reichlich Schlagrahm zur Verfeinerung fand den Weg auf unseren Tisch. Dazu gab es Kaffee wie auf der Langstrecke und einen Schnaps aus eigener Produktion. Ich kam in den Genuss eines «Iva», der aus der Moschus-Schafgarbe hergestellt wird. Dieses Kraut wächst auf über 2000 Metern über Meer und wurde von Not während seiner ausgedehnten Bergwanderungen persönlich gepflückt. Dieser Likör mundete ausgezeichnet, und man kann sich gut vorstellen, dass es nicht bei einem Gläschen blieb.*

**«RS»:** Deine Frau Donna bietet seit über 20 Jahren Feng-Shui-Seminare und -Beratungen an. Hat es während des Umbaus keine Konflikte zwischen der Feng-Shui-Fachfrau und dem Engadiner Bauherrn gegeben?

N.M.: Nein, überhaupt nicht. Obwohl ich eher der Typ bin, der an nichts glaubt, was man nicht auf die Kompassnadel genau berechnen kann, stehe ich voll und ganz hinter dem Feng-Shui. Das Ergebnis des Umbaus gibt mir und Donna Recht. Dass Feng-Shui funktioniert, sieht man an den Feedbacks von Donnas Kunden. Ohne gross Werbung zu machen, hat Donna einen grossen Kundenkreis gewonnen und ist sehr erfolgreich mit ihren Beratungen.

**«RS»:** Donna, warum wollen Firmen eine Feng-Shui-Beratung von Dir?

**Donna Minor:** Bei Firmen geht es letztendlich immer ums Geld. Mit der richtigen Gestaltung von Arbeitsplätzen und -räumen kann nachweislich die Effizienz gesteigert werden. Fühlen sich Arbeitnehmer wohl an ihrem Arbeitsplatz, haben sie weniger Fehlzeiten und sind effizienter. Auch ein gutes Beispiel sind Gaststätten. Es gibt in fast jedem Lokal Tische, an denen praktisch kein

Umsatz generiert wird. Als Feng-Shui-Beraterin identifiziere ich das Problem und biete Lösungen an.

*Das Thema interessierte mich, und Donna erzählte von der Bedeutung von Feng-Shui in der Hotellerie und der Geschäftswelt. Ich erfuhr viel über Feng-Shui als «Waffe» gegen Konkurrenten und wie das effektiv in Hongkongs Bankenwelt umgesetzt wird. Wenn ich in ferner Zeit wieder einmal in die Metropole an der Mündung des Perflusses fliege, werde ich eine der Feng-Shui-Touren buchen, von der Donna so geschwärmt hat.*

**«RS»:** Not – zurück zu Dir. Welchen anderen Hobbys frönst Du noch?

N.M.: Ich begeistere mich für alles, was in der Natur stattfindet. Im Sommer bin ich viel auf dem Bike anzutreffen oder wandere über die zahlreichen Berge und Pässe in der Umgebung. Im Winter fahre ich sehr viel Ski. Vor ein paar Jahren habe ich bei Edgar Ott in Unteriberg vorbeigeschaut und mir ein Schwyzerörgeli gekauft. Bei Gelegenheit musiziere ich nun zusammen mit ein paar Kollegen zu Hause im kleinen Kreis. Weiter fasziniert mich die Eisenbahn – vor allem unsere RhB. Mit einem der Musikkollegen, der Lokführer bei der Rhätischen Bahn ist, hatte ich letztes Jahr die Gelegenheit, im Führerstand offiziell mitzufahren. Die Fahrt von Chur über die Albula-Strecke nach St. Moritz wird mir in guter Erinnerung bleiben.

**«RS»:** Das Reisen hat Dein und das Leben Deiner Frau geprägt. Seid Ihr noch immer viel auf Achse oder wird man mit zunehmendem Alter ruhiger?

N.M.: Seit meiner Pensionierung haben wir zwei grössere Reisen gemacht. Vor drei Jahren bereisten wir drei Monate lang Australien und letztes Jahr waren wir zwei Monate in Neuseeland und einen Monat in Hawaii.

**«RS»:** Hast Du noch in irgendeiner Form Kontakt zur Fliegerei oder ehemaligen Kollegen?

N.M.: Unsere SLS-Klasse trifft sich jedes Jahr. Dann fahren wir zwei Tage an einen gemütlichen Ort und lassen die alten Zeiten wieder aufleben. Mittlerweile sind alle pensioniert, was dazu führt, dass die Klasse am Treffen in der Regel vollständig anwesend ist. Zur eigentlichen Fliegerei habe ich wenig Kontakt. Mein Sohn hat die Privatpilotenlizenz und fliegt bei der Motorfluggruppe Zürich. Ab und zu fliegen wir zusammen und geniessen die Momente in der Luft.

**«RS»:** Was habe ich Dich vergessen zu fragen, oder was wolltest Du noch loswerden?

N.M.: Eigentlich nichts. Nehmen wir noch einen Iva?

**«RS»:** Gerne und vielen Dank für das Gespräch! Viva!

*Zusammen spazierten wir noch durch die Quartiere von Scuol. Der Rundgang dauerte fast eine Stunde, und Not wusste zu jedem Haus und zu jeder Brücke eine kleine Geschichte zu erzählen. Bekannte wurden begrüsst und ein kurzer Schwatz wurde abgehalten. Not brachte mich zum Bahnhof, wo der rote Zug Richtung Oberengadin wartete. Er meinte zum Abschied, dass er im Leben viel Glück gehabt hätte und dafür sehr dankbar sei. Mag sein, lieber Not, aber Du bist vor allem auch ein Mensch, der immer das Gute über das Schlechte stellt – und dafür bewundere ich Dich. ●*

# Im Einsatz als First Officer bei Edelweiss Air

**Fünf Avro-Captains haben nach einer Ausschreibung eine Anstellung bei Edelweiss Air erhalten. Nach der Grundschulung auf die A320 folgte bald der Schritt auf die A330. Der Dienstplan bietet eine abwechslungsreiche Mischung von Kurz- und Langstrecke. Die Arbeit im Cockpit ist trotz teilweiser grosser Altersunterschiede geprägt von Professionalität und Teamspirit.**

*Text: Roger Baer, F/O A320/330, Edelweiss Air*

Durch die temporäre Auslagerung eines Airbus 330 der Swiss zur Edelweiss Air erfolgte am 5. November 2012 die Ausschreibung an die Captains der Swiss European (SWU) für den Einsatz als First Officer bei der Edelweiss für voraussichtlich zwei Jahre. Anfang Dezember 2012 erfolgten die Interviews bei Edelweiss, und nach positivem Bescheid starteten die ersten zwei von schlussendlich fünf Teilnehmern am 3. Januar 2013 auf dem Airbus 320.

In einem ersten Block von zehn Tagen erfolgte der Operator Conversion Course (OCC) bei Edelweiss. Bekannte Themen wie Lido Route Manual, Security, CRM oder Performance Mass & Balance, um nur einige zu nennen, waren darin integriert. Der Grossteil des darauf folgenden A320 Conversion Course fand im Selbststudium des VACBI (Video and Computer Based Instruction) zu Hause statt. Und schon sass ich bei Swiss Aviation Training im Airbus-321-Simulator und hatte die Möglichkeit, während elf Simulator-Lektionen das Handwerk eines Airbus-Piloten zu erlernen. Bedingt durch die neue Ausstellung der Fluglizenz hatten wir nach dem Landetraining in Epinal ein paar Tage frei, bevor es auf das abwechslungsreiche Streckennetz der Edelweiss Air ging.

Um einen Flug vorzubereiten, wird das ENZIAN-System eingesetzt. Mittels Flight Crew Report (FCR) werden die benötigten Daten präsentiert, und man hat auf einen Blick alle relevanten Daten für die Planung zur Hand. In diesem vielseitigen Streckennetz des A320 bei Edel-

weiss Air werden neben den Charter-Destinationen auch oft Swiss-Destinationen und somit Linienflüge durchgeführt. Bei den Destinationen am Roten Meer und den griechischen oder Kanarischen Inseln besteht mehrheitlich die Möglichkeit für einen Sichtanflug. Diese Art des Fliegens kommt leider bei den Swiss-Destinationen nicht mehr so oft zur Anwendung.

Mit einer positiven Bilanz schaue ich nach einem Jahr im Einsatz als F/O auf dem A320/330 bei Edelweiss Air zurück. Am Anfang der Umschulung waren da die bekannten Zweifel: Kann ich das? Bin ich noch nicht zu alt für eine solche Veränderung, um nach vielen Jahren als SWU-Commander nun als First Officer bei Edelweiss Air zu fungieren? Doch schon am ersten Tag des UKs war klar, dass es sich hier nicht um eine vom Management aufgetroffene Idee war, sondern dass wir bei Edelweiss Air eine willkommene Unterstützung sind. Trotz der grossen Altersunterschiede der einzelnen Captains bei Edelweiss Air sind der professionelle Umgang und der zentrale Teamgedanke ein entscheidender Faktor. Somit hatte ich nie das Gefühl, meine 20-jährige Cockpit-Erfahrung sei bei den Entscheidungsfindungen nicht gefragt. Zugleich profitiere ich von dem Erfahrungsaustausch mit den Captains-Kollegen und hatte nie den Eindruck, dass die Verantwortungsverlagerung vom Commander zum First Officer für mich ein Handicap darstellt.

Da der Charterpassagier einem Flug andere Schwerpunkte beimisst, sei das von der Kabine oder von der Cockpit Crew, hat die Passagieransage ein ganz anderes Gewicht als bei einem Linienflug, was ich persönlich als eine zusätzliche Erfahrungsbereicherung erachte.



*Die Malediven-Insel Bandos, auf der die Edelweiss-Crews auch übernachten.*

Nach gut acht Monaten als First Officer im Einsatz auf dem Airbus 320 begann Mitte November für die ersten zwei SWU-Captains der CCQC (Cross Crew Qualification Course) auf den Airbus 330. Was für uns alle wiederum eine neue Herausforderung darstellt. Da das Cockpit Layout, die System-Definitionen sowie das Betriebs- und Bedienungskonzept der A320 und der A330 einen sehr hohen Grad an Gemeinsamkeiten haben, ist der CCQC ein reduzierter Type-Rating-Kurs, der diesem Umstand der Airbus-fly-by-wire-Mustern Rechnung trägt. Der Grundkurs dauerte zehn Tage, wovon ein Tag für die Beschaffung des US-Visums eingerechnet wurde. Für die Simulator-Phase gingen wir nach Paris Roissy, um bei der SIM-Aerotraining auf dem A330 zu trainieren. Für die Ausbildung auf dem A330 bei SIM-Aerotraining kamen ausschliesslich Edelweiss-Instruktoren zum Einsatz. Durch diese Klausur in Paris Roissy konnte ein optimales Lernumfeld für

die Teilnehmer generiert werden. In den zehn Tagen in Paris Roissy konnte jeder Trainee sieben Simulator-Sessions bestreiten, wovon eine Simulator-Session als ETOPS und eine Session als Landetraining vorgesehen war. Danach ging es für die Streckeneinführung auf das abwechslungsreiche Netzwerk der Edelweiss Air. Es werden saisonale Destinationen wie Mauritius, Malediven, Cape Town und Phuket angefliegen oder Ganzjahres-Destinationen wie Tampa, Punta Cana oder Varadero bedient. Seit März 2013 fliegt Edelweiss Air im Auftrag der Swiss die Destination New York mit dem Swiss-eigenen Flugzeug HB-JHM (A330-300) an. Neben diesem Swiss-Airbus bewegt Edelweiss Air eine A330-200 (HB-IQI) und eine A330-300 (HB-JHQ). Nach einer Festigungszeit auf dem Airbus 330 geht es mit dem Mixed-Fleet-Flying(MFF)-Konzept weiter, wodurch die Flugzeugmuster des A320 und der A330 operiert werden. ●

## Gelesen

Text: Viktor Sturzenegger



### Familiengeheimnisse

Interessanterweise haben einige Bücher, die ich in jüngerer Zeit gelesen habe, Protagonisten, die, wie sich im Verlauf der Erzählungen herausstellt, in ihrer Jugend unauslöschliche Erfahrungen körperlicher und/oder seelischer Natur erlebt haben.

Ob sie, wie bei Hjorth und Rosenfeldt, entweder zu psychopathischen Mördern oder unausstehlichen Psychologen werden oder wie bei Ferdinand von Schirach zu künstlerisch begabten, aber beziehungsschwierigen, zerrissenen Figuren, immer bilden sie das Rückgrat fesselnder Geschichten, die mir, auch wenn sie schon fertig gelesen sind, nicht aus dem Hirn wollen, ähnlich jener eingängigen Melodien, die man nicht mehr aus dem Ohr bringt.

Insofern bin ich nicht sicher, ob ich die Lektüre dieser Bücher uneingeschränkt empfehlen möchte. Heute ist die aktuelle Krimi-Literatur ja beseelt von ähnlichen Phänomenen, wie wir sie auch im «normalen» Leben täglich erfahren. Die Hauptakteure sind Menschen mit Fehlern und Fehlleistungen, keine Superhelden und unschlagbaren Geheimagenten. Nicht Maigrets und Holmes kombinieren messerscharf anhand weniger Fakten Konstrukte von zwingender Logik. Es kommen sogar Menschen wegen falscher Schlüsse und unüberlegter Handlungen der modernen Hauptfiguren um – es ist zum Verzweifeln.

Will man sich das wirklich antun? Vor allem, wenn der Protagonist bei Hjorth und Rosenfeldt ein ziemlich unausstehlicher Fatzke ist, der aus purer Unlust (oder ist es eher Unrast?), aber dafür mit grossem psychologischen Geschick, Frauen reihenweise ins Bett bringt, ohne sich im Geringsten etwas aus ihnen zu machen? Natürlich wird ein Grund seiner Rast- und Ratlosigkeit in Beziehungssachen gleich zu Anfang eindrücklich beschrieben, dennoch kann er auch damit sein Verhalten kaum entschuldigen.

Aber gerade bei Hjorth und Rosenfeldt gibt es noch eine grosse Zahl vielschichtiger Charaktere, die in der Gruppe um den Teamleiter der Reichskriminalpolizei, Torkel Höglund, in planetenhaften Konstellationen umeinander kreisen. Das ist lesenswert und lässt einen die Zeit, die man mit den Hunderten von Seiten der bisher erschienenen drei Bücher verbringt, derart fliegen, dass sogar Albert Einstein Zweifel an seinen Theorien befiele.

Ferdinand von Schirachs neues Buch «Tabu» hingegen ist leiser, verwirrender, aber auch komplexer nachvollziehbar als das rauschende Produkt der nordischen Kriminalliteratur der ursprünglich als Drehbuchautoren für das Skandinavische Fernsehen bekannten beiden Schweden.

In von Schirachs neuestem Werk findet ein einsamer Künstler (interessanterweise heisst auch er Sebastian wie die Hauptfigur bei Hjorth und Rosenfeldt) den Weg zum vollkommenen Werk und dessen subtile (Er-)Klärung mittels eines scharfsinnigen Strafverteidigers.

Wie der in inneren Farben denkende Einzelgänger sich mit seiner schwarz-weissen Porträtfotografie den Menschen nähert und damit wachsenden Erfolg hat, die Entwicklung seiner Beziehung zu Sofia bis zur ultimativen Krimi-Scharade seines grossen Coups, wird uns in von Schirachs eleganter Sprache eindrücklich vermittelt.

Nicht nur Kriminalromane beschäftigen sich mit dem Thema elterlicher Prägung. Noch ein kürzlich erschienen Buch zeigt die Sicht eines namenlosen Kindes auf seine Eltern, vor allem seinen Vater, den der Ich-Erzähler im höchsten Mass verehrt. Jonas T. Bengtssons Erzählung beginnt, als der Junge im Alter von sechs Jahren allein mit seinem Vater lebt. Zwar geht er nicht zur Schule, aber sein Vater lehrt ihn alles, was er braucht, um mit der Welt und ihren Bewohnern umgehen zu können. Es ist die Gratwanderung des Aussenseiters, die ihm sein Vater vormacht, immer wieder auch am Rande der Legalität. Der Umgang des Vaters mit seinem Sohn ist auf eine faszinierende Weise erwachsen und doch von väterlicher Liebe geprägt. Auf Wünsche des Sohnes geht er ein, ohne sie unbedingt zu erfüllen. Dabei ist der Sohn ein aufmerksamer Beobachter seiner Umgebung und der Beziehungen, die sein Vater an immer wieder wechselnden Orten zu pflegen vermag, auch wenn er nicht im herkömmlichen Sinne als zuverlässig bezeichnet werden kann. So hat dieser zum Beispiel einmal in einer Theatergruppe seinen anerkannten Platz. Er scheut sich aber nicht, diesen verzugslos aufzugeben, wenn ihm nicht mehr danach ist, unter Menschen zu gehen oder wenn ein grenzlastig illegales Tun ihn Sanktionen befürchten lässt.

Als ein Ereignis dem Sohn den Vater raubt, gibt es in der Erzählung eine Zäsur. Acht Jahre später macht der Sohn sich allein auf den Weg zu den Eltern seines Vaters. Der alte Inselfarrer liegt im Sterben, im Koma gar und wacht kurz auf, um seinen Enkel kryptisch um Vergebung zu bitten für ein Fehlverhalten dessen Vater gegenüber. Worauf er stirbt und sein Fehlverhalten, wie auch immer es geartet sein mochte, mit ins Grab nimmt.

Der namenlose Junge wird zum Türken Mehmet Faruk und schlägt sich mit anspruchsloser Arbeit bei der Post durch. Immer wieder klingt Musik durch den wirklichkeitsverhüllenden Drogennebel der Protagonisten. Das erinnert mich an Sven Regeners Figuren. Diese sind kaum beziehungsfreier und deren Tätigkeiten nicht wirklich anspruchsvoller als die Menschen in Bengtssons Roman, und doch wird mir bei dieser Erzählung wärmer ums Herz als bei der Lektüre aller Lehmann- und Wo-bleibt-Lehmann-Geschichten.

*Michael Hjorth und Hans Rosenfeldt:*

*Der Mann, der kein Mörder war, Hamburg 2011, ISBN 978 3 499 25670 7*

*Die Frauen, die er kannte, Hamburg 2012, ISBN 978 3 862 52020 6*

*Die Toten, die niemand vermisst, Hamburg 2013, ISBN 978 3 499 26701 7*

*Ferdinand von Schirach: Tabu, München 2013, ISBN 978 3 492 005569 7*

*Jonas T. Bengtsson: Wie keiner sonst. Zürich-Berlin 2013, ISBN 978 3 0369 8*

### Thailand inside



Im Schicksalsjahr 2002 beendete Jörg Röthlisberger seine Karriere als M/C bei der Swissair und ging in Pension. Seine Zeit verbringt er mit seiner thailändischen Frau Sai, mit der er seit 35 Jahren verheiratet ist, teils in der Schweiz und teils in Thailand.

Über dieses Land und seine Einwohnerinnen und Einwohner kann er sich auch durch verwandtschaftliche Beziehungen ein intimeres Bild machen, als es Durchschnittsschweizern in ihren Ferien gelingt. Daraus schöpft das kleine Buch, das im Novum Verlag erschienen ist, seine Spannung. Der Verlag ist spezialisiert auf die Herausgabe von Erstlingswerken unbekannter Autorinnen und Autoren und scheint nicht viel Einfluss auf den Inhalt dieser Werke zu nehmen.

Röthlisbergers Geschichten sind in der Tradition, die auch ich mir in der Weltbeobachtung auf meinen «Dienstreisen» angewöhnt habe, der Sammlung von Mosaiksteinchen, die in ihrer Häufung erst zu einem Bild werden können, gehalten. Viele Eindrücke sind persönliche Begegnungen mit Menschen in Thailand, die entweder im Zusammenhang mit Reisen oder mit der Familie seiner Frau stehen. Dabei flicht er viele kleine Bemerkungen über Gebräuche der Thais im Allgemeinen und der Buddhisten im Besonderen ein, die das Büchlein zum Brevier für einen nächsten Besuch in Thailand machen können.

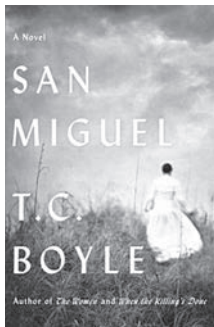
Röthlisbergers Ausführungen zur Politik bringen durchaus klärende Einblicke in die aktuelle Situation, wie wir sie aus den Nachrichten zu kennen glauben. Sie ergänzen die Berichte von Familienfesten, Hochzeiten und Beerdigungen sowie über den Besuch klassischer Konzerte und die Begegnung mit anderen Musikern (Jörg Röthlisberger spielt schon seit Jahren Geige und Bratsche – auch zu Festen in Thailand). Die gute Küche bleibt nicht unerwähnt, wie auch das gute Leben allgemein, zwischen Bangkok und Hua Hin, Stadt und Strand.

Die Tsunami-Katastrophe vom zweiten Weihnachtstag 2004 bildet eine eigenartige Brücke zu den Büchern von Hjorth und Rosenfeldt – als ob es eine Absicht gäbe, eröffnet sich für mich die Gelegenheit, ganz unterschiedliche Bücher quasi in einem Atemzug zu erwähnen.

*Jörg Röthlisberger: Wo andere fluchen, lächeln die Thais. Neckenmarkt 2013, ISBN 978 3 990 10646 4*

*Text: Henry Lüscher, Pensionierter Swissair-Captain*

## **T.C. Boyle: «San Miguel»**



Der Titel hat nichts zu tun mit dem gleichnamigen köstlichen Nass, das seit 1890 im Ortsteil San Miguel von Manila gebraut wird und die gemütlichen Abendstunden einer Crew am Lagerfeuer erst zu einem Highlight werden lässt, sondern benennt die eher ungastliche Insel 60 Kilometer südwestlich von Santa Barbara, wo entgegen der viel besungenen Wetterprognose it eben doch rains in Southern California. Und das Leben dort ist alles andere als ein Zuckerschlecken, vor allem (im ersten Teil des Buchs, der zur Geburtszeit des San-Miguel-Biers beginnt), wenn die innerfamiliären Prioritäten und Autoritäten nicht Ehepaar-kongruent verteilt sind.

«San Miguel» ist ein hin- und mitreissendes Buch, das im ersten Teil Boyle-mässig niederschmetternd ist und jeden Ansatz einer glücklichen Wendung im Keime erstickt. Es beruht auf Tagebüchern und Aufzeichnungen und schildert das einsame und mühsame Leben einer aus Not ausgewanderten Schafzüchter-Kleinfamilie Ende des 19. Jahrhunderts.

Im Mittelteil, im Zentrum eine neue, glückliche Familie, ebenfalls historisch belegt, geht Boyle dann optimistischer ans Werk. Aber auch hier spielen bald die Wirtschaftskrise und der Zweite Weltkrieg der Situation auf der Insel negativ mit, kommen die Leute nicht über die Ausgangslage hinaus, obwohl sie flott zu Werke gehen und viele schöne Zeiten erleben. Dass die Navy die Insel zwischendurch «besetzt», ist wie ein Stück von Frisch über die nicht immer nachvollziehbare Logik, die sich in Militärköpfen abspielt.

Kurz: das Buch ist eine Wucht, aber nur zu empfehlen bei einer generell positiven Stimmungslage. Man braucht ab und zu die Aux-pump im Herzen, um über gewisse Passagen hinwegzukommen. Aber wer «Bonita Avenue» (siehe «Rundschau» 4/2013) gut verdaut hat, wird sich in diesen desaströs-schönen Leckerbissen verlieben! Und wie es im Klappentext heisst: der eigentliche Star des Buches ist die Insel, heute ein Nationalpark.

Boyle hat vor 20 Jahren «America» geschrieben – auch ein sehr empfehlenswertes Buch –, die Situation der Mexikaner im reichen Kalifornien beschreibend. Und vor zehn Jahren hat er «Drop City» geschrieben, sein wohl humorvollstes Buch, über Hippies, die im VW-Bus von Arizona nach Alaska fahren, die Verheissung suchend.

*T.C. Boyle:*

*San Miguel, Hanser 2013, ISBN 978 3 446 24323 1*

## **Wiley Cash: «Fürchtet euch»**



Ebenfalls nichts für schwache Nerven, ein hypnotischer Thriller! Cash hat mit seinem ersten Roman gleich einen Bestseller gelandet.

Im äussersten Westen in den Bergen von North Carolina, der zum «Bible Belt» gehört, stirbt der 13-jährige Christopher während einer «Heilung» in der Kirche. Natürlich wollte niemand etwas getan, gewusst, gehört oder gesehen haben. Der fanatische Prediger war überzeugt, nur das getan zu haben, was ihm Gott abverlangt hat, damit der seit Geburt stumme Junge die Sprache wiederfand. Auch die Polizei konnte die Mauer des Schweigens nicht durchdringen.

Jess, Christophers Bruder, hatte bei der ersten, zum Glück noch nicht tödlichen «Heilung» durch eine Ritze in der Kirchenwand zugeschaut und wollte danach alles dransetzen, dass sein Bruder nicht mehr in die Kirche gehen musste. Da Jess noch weitere Dinge gesehen hatte, die nicht für seine Augen bestimmt waren, kam er in tiefe Gewissensnöte und beim Prediger in des Teufels Küche. Am Sonntag nahm die Mutter Christopher wieder mit zur Kirche. Und die Katastrophe nahm ihren Lauf.

Hätte Jess nur vorher etwas gesagt ...

Auch andere Menschen in Christophers Umfeld wussten von Vorkommnissen, die vielleicht – rechtzeitig zur Sprache gebracht – das Unglück hätten verhindern können. Cash beschreibt sehr subtil und einfühlsam die Verfassung dieser Leute, die Verflechtungen mit anderen Bewohnern dieses kleinen Kaffs und wieso sie ihr Wissen für sich behalten hatten.

Und zum Schluss kann im finalen Tohuwabohu («fasten your seat belts!») auch noch eine alte Geschichte zwischen zwei Generationen halbwegs aus der Welt geschafft werden.

*Wiley Cash:*

*Fürchtet euch, Fischer Taschenbuch 2013, ISBN: 978 3 596 19443 8*

## **Joël Dicker: «Die Wahrheit über den Fall Harry Queber»**

Nicht abschrecken lassen von 740 Seiten! Der Autor wohnt in Genf, und dieser Wälzer ist sein zweites Buch. Es wurde in viele Sprachen übersetzt und tummelte sich auch zu Recht in den Deutschschweizer Bestsellerlisten. Man muss dranbleiben, denn die einzelnen Kapitel gehen vor und zurück in der Zeit und bilden die Mosaiksteinchen des Falles. Atemberaubend. Speziell.

Der preisgekrönte Schriftsteller Marcus Goldman hat einen Schreibstau. Und seinen Verleger im Nacken, der endlich mit einem neuen Roman Kasse machen will. Da erinnert sich Marcus an seinen Literaturprofessor Harry Quebert aus der Studienzeit. Dieser lebt zurückgezogen in der Kleinstadt Aurora in New Hampshire. Goldman erwartet von

Joël Dicker



ihm Inspirationen, wie er den Schreibstau überwinden könnte. (Die Passagen, wo er sich selber bemitleidet und sich an Romanen versucht, können ruhig diagonal gelesen werden, falls bald Crew Call ist.)

Quebert lässt in seinem Garten blaue Hortensien pflanzen – und die Gärtner stossen auf ein Skelett. Es handelt sich um die 15-jährige Nola, die 33 Jahre zuvor spurlos verschwunden ist. Die Polizei findet schnell heraus, dass Nola die heimliche Geliebte von Quebert war, mit der er aus dem Städtchen fliehen wollte. Da er das Haus damals schon bewohnte, wurde schnell gefolgt: Er hat das Mädchen, Tochter eines zugereisten Predigerpaares, umgebracht und vergraben. Quebert wird ins Gefängnis gesteckt und wartet auf seinen Prozess.

Alle im Ort sind überzeugt, dass es genau so war. Nur Goldmann nicht, der an der Universität ein sehr enges Verhältnis mit seinem Mentor Quebert entwickelt hatte und von seiner Unschuld überzeugt ist. Er erhält die Erlaubnis, Quebert im Gefängnis zu befragen, und versucht unter Zeitdruck, das so Erfahrene in seine eigenen Ermittlungen einzubauen.

Bald schon zeigen sich Lücken im Argumentarium der Polizei. Neue Verdächtige tauchen auf, Blitzlichter aus der Vergangenheit weisen den Leser in eine neue Richtung. Jede der an Wendungen reichen Geschichte tönt plausibel, die neuen Verdächtigen geben Dinge zu oder werden angeschwärzt. Niemand traut mehr dem andern, und Queberts Haus wird abgefackelt. Natürlich weiss niemand, wer es war.

Goldmann hat seinen Schreibstau überwunden, er liefert dem Verleger die ersten Entwürfe seines Buchs «Der Fall Harry Quebert», die aber an die Öffentlichkeit gelangen. Während die Empörung der Einwohner von Aurora über Marcus hereinbrechen und PR-Aktionen des Verlags den Verkauf ankurbeln sollen, wird plötzlich klar, dass im Buch Leute angeschwärzt werden, die nicht schuldig waren. Goldmann wird von allen angefeindet. Nach ein paar weiteren Verwirrungen und neuen Fakten fügen sich die Mosaiksteinchen langsam zu einem Gesamtwerk zusammen, und «Die Wahrheit über den Fall Harry Quebert» kommt ans Licht. Das letzte Mosaiksteinchen wird allerdings erst auf der letzten Seite eingepasst ...

Joël Dicker:

*Die Wahrheit über den Fall Harry Quebert, Piper 2013, ISBN 978 3 492 05600 7*

## Anzeige

walden, werber



TOP  
ZUR  
WELT

BEZUG WINTER 2014

ATTRAKTIVE EIGENTUMSWOHNUNGEN  
IM ZENTRUM KLOTEN.  
[WWW.BLICKPUNKT-WILDERMANN.CH](http://WWW.BLICKPUNKT-WILDERMANN.CH)

● **Blickpunkt Lebensraum**

T 043 444 26 46



## Segway Flughafen Tour Zürich

Entdecken Sie mit mobileo den Flughafen Zürich und seine nähere Umgebung einmal anders! Eine tolle Kombination aus Fahrspass und hautnaher Aviatik pur.

Ab Mai 2014 führen wir für Gruppen ab 4 Personen geführte Segway-Touren durch. Dauer zwischen 1.5 und 4 Stunden. Spannende Touren, die jeden begeistern!

### Information & Buchung:

+41 (0)840 42 42 42  
www.mobileo.ch

## Guides gesucht!

Wir suchen aufgestellte und motivierte Guides, welche unseren Gästen ab Mai 2014 die interessantesten Spots in Zürich Nord inkl. Flughafen vermitteln.

Begeistert Sie Segway und möchten Sie Ihre Passion für Aviatik und Flughafen nebenberuflich weitergeben? Dann melden Sie sich bei uns!

**Mehr Infos:** [mobileo.ch/guides](http://mobileo.ch/guides)

walden, werber



# Topferei Embrach

**TAG DER BAUSTELLE**  
01. MÄRZ, 14-16 UHR

FAMILIÄRES WOHNEN IN EMBRACH.  
AB CHF 397'000.00  
[WWW.BLICKPUNKT-TOEPFEREI.CH](http://WWW.BLICKPUNKT-TOEPFEREI.CH)

**Blickpunkt** ● **Lebensraum AG**  
T 043 444 26 42



## Dienstleistungskosten

*Text: Peter Tilly*

Jüngst, als sich in meiner Küche der Turm aus schmutzigen Tellern bedrohlich zur Seite neigte, zeigte der kleine Bildschirm des Geschirrspülers eine Fehlermeldung an. Eine kurze Recherche im Internet bestätigte die Dringlichkeit einer baldigen Reparatur, und so wählte ich die Servicenummer der Herstellerfirma, deren Hauptsitz genauso weit von meinem Wohnort entfernt liegt, wie die Piste 16 in Zürich lang ist.

Die Angestellte am anderen Ende des Telefons war freundlich und fütterte ihren elektronischen Assistenten mit meinen Geschirrspülmaschine-Sorgen.

«Ob ich nächsten Dienstag Zeit hätte und den Servicemonteur empfangen könne?», fragte mich das sympathische Gegenüber. «Wann der Techniker denn eintreffen würde?», meine scheue Gegenfrage. «Zwischen 8 und 12 Uhr am Dienstagmorgen», die bestimmte Antwort. Das «Nein» auf meine Gegenfrage, ob es nicht auch etwas genauer ginge, konnte deutlicher nicht ausgesprochen werden. Die Arbeit wurde übrigens tadellos ausgeführt. Dass für die Strecke in der Länge der Piste 16 in Zürich ganze 89 Franken Wegpauschale verrechnet wurden, sei am Rande erwähnt.

Obwohl ich glaube, dass die Einführung flexibler Ankunftszeiten «zwischen 8 und 12 Uhr» in der Fliegerei auf wenig Akzeptanz stiesse, sähe ich bei der Wegpauschale grösseres Potenzial. Wenn der Weg vom Gate bis zum Pistenanfang mit erwähnter Wegpauschale verrechnet würde, könnten die Flüge weiterhin ohne Konsequenzen für Geschäftsbericht und Personalgesundheit zum Schnäppchenpreis angeboten werden. Weiter brächte das etwas Ruhe in unseren Personalkörper, was aber im Widerspruch zum Management-Motto höherer Etagen stünde. Doch das ist ein anderes Thema.

Lächerlich tiefe Flugpreise werden unsere Branche vermutlich noch lange beschäftigen. Jüngst hat mich eine Jungunternehmerin aus dem Gesundheitswesen im Engadin mit dem Vorwurf konfrontiert, dass unsere Firma viel zu teure Tickets verkaufe. Das liess ich natürlich nicht auf mir sitzen und fragte im Gegenzug, was denn ein adäquater Preis für einen Flug von A nach B sei? Das Schweigen auf der Gegenseite dauerte lange an. Da sind wir bereits am Kern des Problems angelangt. Die Fluggäste wissen gar nicht mehr, was sie alles für die paar Fränkli bekommen. Nehmen wir die Physiotherapeutin aus dem Engadin als Beispiel. Mit Sicherheit versteht sie die Tabelle mit den Taxpunkten der kantona-

len Tarifverträge aus dem Gesundheitswesen. Ein Flug ist schliesslich auch immer eine Therapie. Manchmal schmerzhaft, aber immer gut für Körper und Geist. Machen wir eine Kostenaufstellung: Bei Flugantritt kann die Erstbehandlung (24 Taxpunkte) in Rechnung gestellt werden. Dazu addieren wir die Sitzungspauschale für eine aufwändige Behandlung (77 Taxpunkte). Dank Strahlenexposition und gesundheitsschädigendem Elektrofeld dürfen wir getrost die Elektrotherapie berechnen (10 Taxpunkte). Bei leichten und mittleren Turbulenzen kommt da noch die Lymphdrainage dazu (77 Taxpunkte), und da die Muskeln während des Ritts durch die Elemente stabilisiert und trainiert werden, müssen sowohl Hippotherapie (77 Taxpunkte) und die Benutzung der Infrastruktur für Hippotherapie (67 Taxpunkte) auf die Rechnung gesetzt werden. Wird während der Turbulenzen aus Versehen ein heisser Kaffee über den Fluggast verschüttet, kann je nach Ermessen des Flight Attendants auch noch eine Fangopackung (10 Taxpunkte) aufgelistet werden. Das sind summa summarum 342 Taxpunkte pro Leg, was nach dem Ansatz der Zürcher Physiotherapeuten genau 352,25 Schweizer Geldeinheiten macht.

Dass man nicht alle Passagiere ohne Vorbereitung mit Beispielen aus ihrem Betätigungsfeld konfrontieren kann, liegt auf der Hand. Ganz preiskritische Passagiere dürfen aber getrost gefragt werden, welche Dienstleistungen man für den Preis ihres Flugtickets in ihrer Firma erhält.

Dass bei so viel Verständnislosigkeit gegenüber einem kostendeckenden Wettbewerb der Ruf nach Bundeshilfe laut wurde, erstaunt nicht. Ich hätte da gute Beziehungen zu hohen Tieren in Bundesbern, die selbst auch gerne Swiss fliegen würden. Doch dank Kosteneffizienzprogrammen fliegen die jetzt auch mit den Wüstensöhnen.

Da bleibt nur die Wegpauschale - ziehen wir das durch!



## Eintritte

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

- Thorsten Beermann
- Dominik Crnjac
- Rafael Durrer
- Fabian Fusina
- Pascal Ganz
- Martin Gerber →
- Carsten Heina
- Christian Hey
- Thomas Kehse
- Martin Knöpfel
- Peter Laasner
- Manuel Staud
- Marc Tauss
- Reto Wagenbach →
- Christina Wallmeroth
- Joel Zahnd

→ Diese Neumitglieder stellen sich in der Folge selbst vor.

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

### Reto Wagenbach



**Ausbildung:** Konstruktorslehre mit Berufsmatura, anschliessender Bachelor-Studiengang in Aviatik an der ZHAW in Winterthur mit darin integrierter Pilotenausbildung bei SAT.

**Motivation:** Vielfalt der Luftfahrt. Vereinigung technischer, operationeller und wirtschaftlicher Aspekte und nicht zuletzt die wunderschöne Aussicht im Reiseflug.

**Hobbys:** Uihockey, Jogging, Privatfliegerei, Freunde und Familie.

*Liebe Grüsse, Reto*

### Martin Gerber



**Ausbildung:** Maschineningenieur ETH, Militärpilot Helikopter

**Letzter Beruf:** Projektmanager bei Thales und Helikopterpilot beim DLR

**Motivation für Pilotenlaufbahn bei der Swiss:** Fliegen in einem motivierten und internationalen Umfeld, Faszination am Zusammenspiel von Mensch und Technik

**Hobbys:** Bergsteigen und Laufen, Gleitschirmfliegen, Tanzen und Fotografieren

*Beste Grüsse, Martin Gerber*

## Pensionierung

### Alois Buchegger



**Eintritt:** 22.11.1982

**Pensionierung:** 31.12.2013

Total Flugstunden: 16 275; 5785 Landungen

**Karriere:**

F/O: DC-9, F100, DC-10, MD-11

CMD: A320, A330, MD-11, A330/340

Rückblickend auf mehr als 30 Jahre unfallfreies, abwechslungsreiches und interessantes Pilotenleben, rückt die Erinnerung an die Zeit um das Grounding und die dafür Verantwortlichen in den Hintergrund.

Es bleiben die vielen einmaligen und speziellen Erinnerungen an atemberaubende Momente und Erlebnisse, interessante Begegnungen, Aufenthalte und Ausflüge, an wundersame Beobachtungen und Erfahrungen.

Sicher werde ich einige Flüge, Rotationen, Destinationen und Begegnungen vermissen.

*Beste Grüsse und Wünsche, Wisi*

## Pensionierungen

### François Grosjean



**Eintritt:** 1st of April of another century

**Pensionierung:** 30.11.2013

**Total Flugstunden:** 20 143, 4000+ without Autopilot, 16 000 with excellent Co-Flyers, few dozen minutes of them supersonic

**Karriere:**

Farmer, SBB, Diametal, Ultratronic, Adia Interim, Swiss Army, Jail, Worker of Mother in Law, Swiss-air, Swiss, Jet Airways, Swiss. Means at least 12 chiefs with the born instinct of certitude like the bull we had at home.

Greatest thank you: to ALL those companies, which gave me a role to play in life. I had no talent except the will of survival, so I still don't know how they could put confidence on me. They all gave me dreams to remember; now as retired, I have to look myself for it. The best a human can get is a mission in order not to get in need of emotional rescue. Swiss gave me one of the nicest. All I have done is taking care my ass landing more or less smoothly, as close as possible to the designated place for my own benefit, all the seats behind were fixed at the very same air-frame, easy, overpaid most of the time but, on those specific diversions, remember the nightmare? Splendid: I never lost my British accent ... since I never had it. My English was good enough to be understood by American and bad enough to be understood by the others. To all of you readers: take everything serious but yourself. Let the ATC do their job, not that sure pilots know always better. Finally: we need more French workers in this company; en amour parler français c'est déjà avoir fait le premier pas et de l'amour Swiss en a besoin. Thanks for the rides colleagues. Bigjohn, came from the farm - did not bought the farm - but going back to it.

*Greetings, bigjohn@swissonline.ch*

### Mario Achermann



**Eintritt:** 1.1.1981

**Pensionierung:** 31.12.2013

**Total Flugstunden:** 18 450

**Karriere:**

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

CMD: MD-81, A320, A330/340

Ich verabschiede mich von Euch ganz herzlich! Lasst Euch nicht ins Bockshorn jagen, heute und in Zukunft nicht. Von der anstehenden Abstimmung bin ich nicht mehr betroffen, darum mische ich mich aktiv nicht mehr ein. Wer meine klare Meinung dazu will, erreicht mich unter [m.achermann@swissonline.ch](mailto:m.achermann@swissonline.ch).

*Ade mitenand, bis bald mal als PAD, Mario*

### Stephan Künzli



**Eintritt:** 25.1.1982

**Pensionierung:** 28.2.2014

**Total Flugstunden:** 17 500

**Karriere:**

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

CMD: MD-80, A320/330, MD-11, A330/340

AEROPERS: 1986 bis 2000 und Stiftungsrat Swiss II: 2003 bis 2011

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Nun bin ich an der Reihe, um pensioniert zu werden. Der Moment fühlt sich speziell an, aber ich freue mich auf ein selbstbestimmtes Leben zusammen mit meiner Frau. Auch werde ich viel Zeit für meine Beratungstätigkeit in Finanzfragen haben. Für die tolle Zusammenarbeit möchte ich mich herzlich bedanken und wünsche Euch alles Gute.

*Stephan*

## Pensionierung – Meteo Schweiz

### Paul Nietlisbach



**Eintritt:** 1.1.1985

**Pensionierung:** 31.1.2014

**Karriere:**

Meteorologe

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Fast dreissig Jahre Flugwetterdienst LSZH/ZRH. Es war für mich eine lehrende und füllende Zeit mit tollen Menschen, Small-Talks, spannenden Briefings, unzähligen Wetterauskünften, Telefonaten, Warnungen, Aireps und Pireps, tausend von ATIS & VOLMET, Hunderten von geleisteten Nachtdiensten, Wetterkapriolen, hektischen Wetterschlachten, manchmal fast unfassbaren Naturgefahren, Vulkanausbrüchen. «Last but not least»: Veränderungen intern und extern. Es hat mir viel Freude und Spass gemacht, mit euch das Wetter und die Natur zu erforschen, zu erleben und zu schimpfen (fluchen?). Vorgefallene Episoden? Nein, nach dem Wetter ist vor dem Wetter. Jetzt ist für mich jedoch die Zeit gekommen, einen Seiten- und Zeitenwechsel einzuschlagen. Ich weiss nicht, wohin mich dieser Weg führen wird, aber ich bin gespannt und neugierig auf dem Dessertweg. Ganz herzlichen Dank für die lustbetonten Begegnungen und guten Wünsche!

*Liebe Grüsse und Goodbye, Paul Nietlisbach*

## Termine & Mitteilungen

### Vorstandswochen

24. - 28.3.2014

22. - 25.4.2014

19. - 23.5.2014

### Diverses

**Achtung!**

AP-GV: Donnerstag, 26.6.2014

Apéro 18 Uhr, Beginn 19 Uhr

Zentrum Schluefweg

### Pensionierten-Stamm

18.3.2014

15.4.2014

20.5.2014

Der **Pensionierten-Stamm** findet im **Restaurant «Zur alten Taverne»**, Schaffhauserstrasse 161, 8302 Kloten, statt.  
**Zeit:** ab 14 Uhr.

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

## Pilots & Controllers «GET TOGETHER»



### Nächste Treffs

18. März 2014 • 15. April 2014 • 20. Mai 2014

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



# Im CRUISE elektrische Reichweite aufbauen. All-New Outlander PHEV mit Plug-in-Hybrid Antrieb.

44 g  
CO<sub>2</sub> pro km

A

ab 49'999.-



- » **Im DESCENT:** optimal elektrische Energie rekuperieren.
- » **Im Parkhaus 6/Level 3:** während der Rotation Strom gratis bis 52 km laden.
- » **Zu Hause:** nachts günstig die Batterie volltanken.
- » **3 Motoren:** Benzinmotor (121 PS) plus 2 Elektromotoren (2 x 60 kW), Systemleistung 203 PS.
- » **Laden:** während der Fahrt, an jeder 230 V-Steckdose, an der Schnelllade-Station.
- » **5\*-Sicherheit und Komfort:** 5\* Euro NCAP Test, 9 Airbags, 2-Zonen-Klima, Xenonlicht.

Der neue Outlander PHEV mit genialem und umweltfreundlichem Plug-in-Hybrid Antrieb. 5 Jahre Vollgarantie auf Batterie/EV-Komponenten. 80 zertifizierte Mitsubishi MiEV-Partner freuen sich auf Ihren Besuch. Outlander Intense PHEV 4x4 schon für CHF 49'999.-\*



OFFICIAL CAR PARTNER

Genial bis ins Detail.



[www.facebook.com/MitsubishiCH](http://www.facebook.com/MitsubishiCH)

[www.mitsubishi-motors.ch](http://www.mitsubishi-motors.ch)

\*BEST OFFER: Netto-Preis inkl. MWST und Cash Bonus 2'000.-. Normverbrauch gewichtet (67% elektrisch/33% Benzin): 1.9 l/100 km, CO<sub>2</sub> 44 g/km, Strom 13.4 kWh/100 km (Benzin-äquivalent 1.5 l/100 km), Effizienz-Kategorie A, Normverbrauch Hybridbetrieb (Batterie leer) 5.8 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 148 g/km.

## nightstop-Event 16. Mai 2014

Nach einer Winterpause meldet sich das nightstop-Team zurück – in gewohnter Partylaune und mit neuem Schedule. Der diesjährige nightstop-Event findet nicht wie gewohnt im Herbst, sondern bereits im Frühling statt. Und zwar am 16. Mai 2014 in unserer Homebase, dem «Runway 34» in Glattbrugg. Wir finden, es ist höchste Zeit, dass sich unsere Fliegerfamilie wieder in angemessenem Rahmen vereint. Save the Date!


### Apéro, Essen, Trinken, Clubbing

Ob gemütliches Zusammensitzen, ungezwungener Austausch beim Schlemmen oder tanzen zu heissen Beats – auch dieses Jahr soll die ganze Fliegerfamilie auf ihre Kosten kommen. Dafür sind wir fleissig am Planen, denn für Euch, liebe Freunde, ist uns nur das Beste gut genug. Über das genaue Programm werden wir Euch über unsere Webseite [www.nightstop.ch](http://www.nightstop.ch) und in unserer Facebook-Gruppe auf dem Laufenden halten – sobald die Acts stehen, werdet Ihr es dort als Erste erfahren.

### AEROPERS wieder mit on Board

Wir sind stolz, dass wir auch dieses Jahr wieder auf die AEROPERS zählen dürfen und danken an dieser Stelle für die grandiose Unterstützung. Durch die langjährige Zusammenarbeit ist aus einer kleinen Party mit anfangs 400 Gästen ein wiederkehrender Event mit über 1500 Gästen geworden. Neben dem AEROPERS-Team freuen wir uns natürlich auch auf andere altbekannte und neue Gesichter.

Many happy landings, Euer *nightstop*-Team



**PARTY FROM AIRLINERS FOR AIRLINERS**  
16. Mai 2014  
Runway 34  
Rohrholzstrasse 67, 8152 Glattbrugg  
[www.nightstop.ch](http://www.nightstop.ch)

Anzeige

Hirt · Roost  
Immobilien

**Ihre neue Eigentumswohnung  
unweit vom Flughafen!**



Wohnfläche: ca. 170 m<sup>2</sup>  
Ausrichtung: Süd-West  
Zustand: Rohbau – Sie bestimmen  
jetzt Ihren Innenausbau  
Fertigstellung: Innert 4 Monate  
Wo: Zentrale Lage beim Bahnhof

**Überbauung «Räbäcker» in Beringen  
Top Eigentumswohnungen**

Alle Infos auf  
[www.hirt-roost.ch](http://www.hirt-roost.ch)  
Telefon: 052 670 14 00

# On The Air...

*Text: Zbigniew Bankowski*

## Local News...

**EasyJet** bietet ab Ende März mehr Flüge ab **Basel-Mulhouse** an. Meist mit zwei Frequenzen in der Woche werden zusätzlich Bastia, Brindisi, Montpellier und Reykjavik angefliegen. Die Airline wird neun Flugzeuge am EuroAirport stationieren. Zusammen mit den 13 Flugzeugen in Genf betreibt die Airline künftig 22 Flugzeuge in der Schweiz. Die irische **Ryanair** will auch wieder ab dem EuroAirport operieren, dies vorerst nach Dublin und London-Stansted. Bereits vom Oktober 2007 bis Dezember 2009 flog Ryanair ab Basel. Nach einem Disput mit der Flughafendirektion stellte Ryanair alle Flüge jedoch ersatzlos wieder ein. Nachdem nun anscheinend ein Konsens gefunden wurde, gab Ryanair bekannt, den EuroAirport wieder in ihr Streckennetz aufzunehmen.

Die mit zehn Saab 2000 fliegende **Darwin Airlines** wird zu **Etihad Regional**. Die Araber steigen mit 33 Prozent ein, und Darwin kündigte 16 neue Zielorte für das erste Halbjahr 2014 an. Von Zürich nach Genf,



*Darwin wird als Etihad Regional operieren.*

Leipzig, Florenz, Graz, Linz, Lyon, Turin und Verona; von Düsseldorf nach Berlin-Tegel, Cambridge und London-City; von Berlin-Tegel nach Wroclaw und Poznan; von Genf nach Belgrad, Toulouse, Bordeaux, Marseille, Nantes und Verona sowie von Rom nach Tirana und Zagreb. Teilweise sind es Zubringer für Etihad-Kurse nach Abu Dhabi (ab Juli fliegt Etihad neu täglich auch nach Zürich), aber auch Ergänzungen zu den Routen



*Einige Air-Berlin-Flugzeuge bekommen eine gemischte Bemalung.*

der existierenden Etihad-Beteiligungen Air Berlin und Air Serbia. Es gibt Gerüchte über eine Bestellung von mehr als einem Dutzend ATR-72. Die ersten drei sollen schon Ende März geliefert werden.

Als Folge der vereinbarten Zusammenarbeit mit dem neuen Investor MHS Aviation will **Skywork Airlines** ab Mitte 2014 auf ein eigenes, schweizerisches Air Operators Certificate (AOC) verzichten. Stattdessen sollen die Flüge auch ab Bern neu unter dem AOC der MHS Aviation durchgeführt werden. Die Flugzeuge werden dann auch ins deutsche Register überführt. Die Berner Fluggesellschaft baut im Rahmen ihrer Sparbemühungen das Angebot von 34 Zielen deutlich ab und fliegt im Sommer 2014 nur noch insgesamt 18 Ziele in Europa an. Intersky Airlines wird in Konkurrenz zu Skywork mit einer DHC-8Q-300 Charterflüge ab Bern nach Olbia durchführen.

## World News...

The tactics are well known by now: **India** is threatening to withdraw traffic rights from international airlines to defend its interests. The country's government was not shy in applying that approach when it came to Europe's planned emissions trading system (ETS). This time, the issue is not politics. It is the future of Air India, the struggling flag carrier. **Austrian Airlines** and **Swiss International Air Lines**, both subsidiaries of Lufthansa Group, are being investigated by the Indian Aviation Ministry to determine whether they comply with the substantial ownership and effective control clause that has historically formed the basis of bilateral air service agreements. Officials have indicated to Swiss and Austrian that the airlines might soon find themselves barred from services into India if they are found to be operating in violation of those terms. India has also unofficially outlined a way to avoid a withdrawal of traffic rights: Star Alliance could finally allow Air India into the global group of airlines.

Even **Boeing's union** is not sure what has been gained by rejecting a new contract that asked for unpopular concessions in return for guaranteed employment for two more decades. The 67 per cent majority of the International Association of Machinists and Aerospace Workers that voted against the eight-year agreement prompted two competing narratives. Either the members bravely upheld the union's core principles in a losing battle to keep Boeing in **Seattle** over the long term, or shrewdly called the company's bluff in a bid to negotiate better terms for keeping the B777X assembly where they believe it belongs. Boeing is now free to look for lower-cost assembly sites than Everett, Washington. The existing contract does not expire until 2016, but the pending launch of the B777X programme gave Boeing an opportunity to seek new cost reductions. The company offered to extend the agreement by another eight years and guarantee assembly of B777X in the Seattle area.

Im Jahr 2013 gab es eine ganze Reihe von Fluggesellschaften, deren Altlasten zu gross waren und die den Betrieb daher einstellen mussten. Die litauische **Aurela** musste schon im Januar aufgeben. **Bahrain Air** betrieb einige A320 bis Ende Februar und stellte dann den Betrieb ein. Der Flagcarrier **Armavia** aus Armenien führte Ende März seine letzten Flüge durch. Zum Sommerflugplan

2013 wurde die Marke **Lauda Air** von Austrian Airlines definitiv aufgegeben. **Dutch Antilles Express** mit Basis auf Curacao gab im August auf. Als Totgeburt erwiesen hat sich die ungarische Neugründung **Solyom Hungarian Airways**. Eine B-737 wurde im August nach Budapest überstellt, ging jedoch nie in den kommerziellen Einsatz. Die Geschichte der **Augsburg Airways** geht bis in die 1920er Jahre zurück, aber die Lufthansa verlängerte den Vertrag per Ende Oktober 2013 nicht mehr. Die albanische **Belle Air** und ihre italienische Tochter **Belle Air Europe** mussten im November den Betrieb einstellen. Anfang Dezember beendete die Cargo Airline **Evergreen International** mit ihren B-747-Frachtern ihre Geschäftstätigkeit.

*Evergreen hat nach 53 Jahren den Betrieb eingestellt.*



Wenige Tage nach der Übernahme ihrer ersten A321 hat **JetBlue** einen weiteren Auftrag für Flugzeuge der A320-Familie erteilt. Bestellt wurden 15 A321ceo und 20 A321neo, zudem wurden bestehende Bestellungen für acht A320neo und zehn A320neo in solche für die entsprechenden A321-Versionen umgewandelt. Was den Auftrag für Airbus so besonders macht, ist der Umstand, dass damit die Marke von **10 000 Bestellungen** für die **A320-Familie** überschritten wurde. Die jüngste Version, die A320neo, verkaufte sich so schnell wie kein anderes Verkehrsflugzeug zuvor und habe bereits einen Marktanteil von rund 60 Prozent erreicht.

The **US Air Force** has released a sources-sought synopsis for a new presidential aircraft to replace the Boeing B-747-200 based VC-25A. The current two-aircraft fleet will reach the end of its 30-year service life in 2017 and they have become much more difficult to maintain as its civilian counterpart has become less common in airline operations. The basic requirements call for a four-engine aircraft capable of intercontinental range, while still being able to operate from regional airfields.



*The 1987-built «Air Force One» must be replaced.*

This requirement means that there are only two possible contenders for the program: Boeing's B-747-8 and Airbus's A380. Already in 2006, the USAF's Air Mobility Command is believed to have asked Airbus for data on the A380.

### Crash News...

**Im Jahr 2013 gab es «nur» 265 Tote in der kommerziellen Fliegerei. Bei über drei Milliarden Passagieren ... Ein Rekord seit 1942!**

Einer der schlimmsten Unfälle im Jahr 2013: Flug QV 301 der **Lao Airlines** von Vientiane nach Pakse (Süd-Laos) musste den Landeanflug auf Bahn 15 aufgrund widriger Witterung abbrechen. Die Ausläufer eines Tropensturms sorgten für heftige Winde und starken Regen. Beim zweiten Landeversuch wurde die ATR-72 von einer Windböe erfasst und verlor an Höhe. Die Piloten konnten nicht verhindern, dass der Turboprop vor dem Flughafen auf den Boden prallte. Das Flugzeug schoss unmittelbar darauf in die tosenden Fluten des Mekong und versank augenblicklich. Von den 44 Passagieren und fünf Besatzungsmitgliedern konnte niemand lebend geborgen werden. Es war der siebte und bisher schlimmste Unfall der Airline.

Un accident impliquant un Saab 2000 de **Darwin Airline** est intervenu le mardi 28 janvier sur une des pistes de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Le Saab 2000 effectuait le vol F7 250 entre Leipzig et Paris avec à son bord 16 passagers et 3 membres d'équipage. Il a atterri vers 7.40 heures sans avoir indiqué de problème au contrôle aérien, quand, après l'atterrissage, les deux roues avant se sont séparées de la contre-fiche principale entraînant un affaissement du train d'atterrissage. L'appareil a fini sa course sur le nez puis il s'est immobilisé sur la piste. Il n'y a eu aucun blessé mais l'avion a subi des dommages importants.

### Short News...

**Japan Airlines** entschied sich für 31 **A350XWB** (plus 25 Optionen). Für viele Beobachter ist dies der Deal des Jahres, da Japan lange Zeit «Boeing's Home Ground» zu sein schien. Allerdings hatte sich in den letzten Jahren schon der A320 in Japan erheblich ausgebreitet, wenn auch meist bei Low-cost-Gesellschaften.

**Die Lufthansa** bestellte 25 **Airbus A350XWB** (plus 30 Optionen) zur Lieferung ab 2016. Gleichzeitig wurden in der Airbus-Orderliste drei Lufthansa-A380 storniert. Nun hat man also nur zwei A380-Optionen in feste Orders umgewandelt (total 14 A380) und die anderen drei auslaufen lassen. Zusammen mit den A350 will die Lufthansa als Erstkunde 34 **B-777-9X** (plus 34 Optionen) zur Lieferung zwischen 2020 und 2025 bestellen. Die 59 fest bestellten A350 und B-777-9X ersetzen die aktuell noch 24 A340-300 und 22 B-747-400, jedoch nicht unbedingt die 24 A340-600.

Auf der Dubai Air Show konnte Airbus allerdings einen Folgeauftrag der **Emirates** über weitere 50 **A380** vermelden. Das macht in Summe 140 A380. Ende 2013 hatte Emirates 44 A380 im Einsatz. Mindestens einige der zukünftigen A380 sollen für mehr Passagiere mit elf Sitzen nebeneinander eingerichtet werden. Emirates sichert sich auch noch bis zu 200 **B-777X**: 115 B-777-9X (für 400 Passagiere vorgesehen), 35 B-777-8X (für 350 Passagiere) und 50 Optionen.



**Etihad Airways** platzierte in Dubai ebenfalls Grossbestellungen: 50 **A350XWB** (plus 30 Optionen), zehn **A320neo**, 26 **A321neo** und eine weitere **A330-200F**. Die zehn A320neo sind angeblich für Air Serbia vorgesehen. Bei Boeing platzierte Etihad Festbestellungen über 25 **B-777X**, 30 **B-787-10** und noch einen **B-777F-Frachter**. Mit diesem Auftrag überschritt der Dreamliner die Marke von 1000 Orders.

Die private **Vietjet** aus Vietnam schloss einen Vorvertrag über bis zu 92 Maschinen der A320-Familie. Bisher hatte Vietjet acht gebrauchte A320 im Einsatz. Da rechnet man also mit einer immensen Expansion...

Die **VivaAerobus** Group bestellte 52 Flugzeuge der A320-Familie. Die seit 2006 aktive mexikanische Low-cost-Gesellschaft betreibt momentan 23 B-737-300 mit einem Durchschnittsalter von ebenfalls fast 23 Jahren. Sie ist im gemeinsamen Besitz von IAMSA, einem der grössten Busunternehmen in Mexiko, und Irelandia Aviation, einem weltweiten Betreiber und Entwickler von Low Cost Airlines.

Der IAG-Aufsichtsrat billigte die gemeldeten Vorverträge von **British Airways** über 18 **A350XWB-1000**

sowie 62 **A320** für **Vueling**, welche zu Festbestellungen wurden.

**Wizzair** wandelte 26 A320-Bestellungen in solche für A321 um. Total jetzt 86 A320, davon erst 42 geliefert, und 26 A321. Bei der ausstehenden Menge muss Wizzair etwas Gas geben, um die alle noch vor der Umstellung auf den Neo zu bekommen.

**Qatar Airways** meldete Vorverträge über 50 B-777-9X und zeichnete für fünf A330-200F-Frachter plus acht Optionen.

**FlyDubai** bleibt Boeing treu und will bis zu 75 **B-737MAX** (plus 25 Optionen) bestellen. Ausserdem werden noch elf B-737-800 in Auftrag gegeben.

**Lion Air** (Indonesien) hat bei **Airbus** und **Boeing** immense Mengen an Flugzeugen bestellt: 207 B-737NG, 201 B-737MAX, 234 A32X (A320ceo, A320neo, A321neo), fünf B-787-8 und 60 ATR-72. Geliefert sind davon erst 100 B-737NG sowie knapp 30 ATRs. Der Full-Service-Ableger **Batik Air** soll der erste Betreiber der von Lion Air bestellten A320 werden. Eine riesige Expansion mit Routen in viele Länder ist in Planung. ●

## Anzeige



Standorte:  
Flugplatz Sitterdorf  
Flughafen Zürich-Kloten

# Flugschule

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

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

# Zeitreise

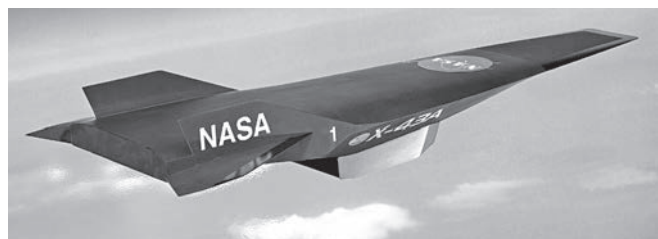
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte. Von Januar bis März ...

*Text: Christophe Jordan*

## ... vor 10 Jahren

Am 27. März 2004 erreichte eine Boeing X-43 vor der Küste Kaliforniens bei einem Testflug die knapp siebenfache Schallgeschwindigkeit. Dies war mit ungefähr 7700 Stundenkilometern ein absoluter Geschwindigkeitsrekord. Die erreichte Hyperschallgeschwindigkeit konnte bereits am 16. November desselben Jahres überboten werden. Mit dem für Geschwindigkeiten bis Mach 10 ausgelegten Fluggerät wurde eine Rekordgeschwindigkeit von Mach 9,6 erreicht. Angetrieben wird das Flugzeug durch ein Staustrahltriebwerk mit Überschallverbrennung. Die Boeing X-43 war ein unbemanntes, als Lifting Body ausgelegtes Versuchsflugzeug der amerikanischen Raumfahrtbehörde NASA. Entwickelt wurde das Flugzeug im NASA Dryden Flight Research Center in Edwards, Kalifornien.

Das etwa 3,6 Meter lange Gerät wurde von einer umgerüsteten Boeing B-52, montiert auf eine modifizierte Pegasus-Rakete, in einer Flughöhe von 12 200 Metern abgesetzt. Diese brachte das 1270 Kilogramm schwere Fluggerät auf eine Höhe von 30 000 Metern. Während des darauf folgenden, rund elf Sekunden langen, eigenständigen Fluges im März 2004 erreichte der Prototyp seine erste Rekordgeschwindigkeit. Anschliessend stürzte das Gerät kontrolliert ins Meer ab. Beim dritten und letzten Testflug am 16. November 2004 flog das Überschallflugzeug über dem Pazifik mit Mach 9,6 (über 10 000 km/h) und hielt die erneute Rekordgeschwindigkeit etwa zehn Sekunden lang durch. Anschliessend führte es einige Minuten lang voreingestellte Flugmanöver aus, um dann planmässig in den Pazifik zu stürzen.



NASA X-43.

## ... vor 20 Jahren

Am 23. März 1994 startete Aeroflot-Flug 593 der Russian International Airlines von Moskau in Richtung Hongkong. Das Flugzeug, ein moderner Airbus A310, war frisch aus Frankreich eingetroffen. Im Cockpit sass eine sehr erfahrene Crew. Die Kinder des Captains Jaroslaw Kudrinski waren ebenfalls an Bord. Schon kurz nach dem Start lud er sie ins Cockpit ein. Eine nette Geste, die eine Reihe katastrophaler Ereignisse auslösen sollte. Der Captain und der Copilot hatten den Autopiloten aktiviert, als sie die Teenager dazu einluden, selbst einmal mit der neuen Maschine zu «fliegen». Zunächst übernahm die Tochter des Captains das Steuer, danach

sein Sohn. Dieser wollte mit dem Steuerhorn die vom Vater über den Autopiloten eingeleitete Kurve allerdings neutralisieren. Er hielt das Steuer mit aller Kraft in neutraler Position. Dadurch wurde der Autopilot im Rollkanal ausgeschaltet. Die A310 ging plötzlich mit bis zu 90 Grad Querlage in eine scharfe Kurve über, obwohl der Autopilot noch immer aktiviert war. Als Folge davon versuchte der Autopilot, mit seinen verbliebenen Funktionen die Fluglage zu korrigieren, indem er das Flugzeug beinahe senkrecht nach oben fliegen liess. In dieser Fluglage erlitt das Flugzeug jedoch einen Strömungsabriss und begann zu trudeln. Während des folgenden Sturzflugs normalisierten sich die Kräfte, und Kudrinski konnte wieder die Steuerung übernehmen. Obwohl er und sein Copilot den Airbus wieder unter Kontrolle brachten, gelang es ihnen nicht mehr, ihn rechtzeitig vor dem Boden hochzuziehen. Ungefähr drei Minuten nach dem teilweisen Abschalten des Autopiloten stürzte die Maschine in einer Hügellandschaft in Sibirien nahe Meshdureschensk ab. Niemand überlebte.

Die Ermittler stellten fest, dass es nicht die einzige Absturzursache war, dass der Jugendliche ans Steuer gelassen wurde. Keiner an Bord wusste, dass in dem neuen Airbus ein Teil des Autopiloten deaktiviert wird, wenn das Steuerhorn diesen übersteuert. Es gab weder Warnung noch Alarmsignal. Hinzu kam, dass die Piloten für solche gefährlichen Situationen ungenügend trainiert waren. Der tragische Unfall führte zu verbesserten Ausbildungsprogrammen im Umgang mit dem neuen Airbus und zwang die Luftfahrtindustrie, das Training der Piloten zu überarbeiten.



Cockpit des Airbus 310.

## ... vor 40 Jahren

Am 8. März 1974 wurde der Grossflughafen Paris Nord, uns besser bekannt als Paris Charles de Gaulle (CDG), eröffnet. Die Einweihung des Grossprojekts wurde überschattet vom Absturz einer DC-10 der Turkish Airlines, die fünf Tage zuvor auf dem Weg von Paris-Orly nach London in der Nähe abgestürzt war. In den 1960er Jahren wurde absehbar, dass der Flughafen Orly bald die Grenzen seiner Kapazität erreicht haben würde und ein neuer Grossflughafen für Paris notwendig wurde. Der Flughafen wurde innerhalb weniger Jahre auf dem

Reissbrett entworfen. Anders als bei zeitgenössischen Grossprojekten gab es in dem dünn besiedelten Acker- gelände in der Nähe des Dorfes Roissy en France weder Bürgerproteste noch Umweltauflagen oder Planungs- beschränkungen zu beachten. So begannen die Bauarbei- ten für das erste Terminal schon 1968, ein Jahr später folgten die Nebengebäude der Energie-, Klima- und Tele- fonzentrale. Der erste Kontrollturm wuchs von 1970 bis 1972 auf insgesamt 80 Meter Höhe, 1971 war die erste Landebahn einsatzbereit.

Zu den damaligen Innovationen des modernen Flughafens gehörten die parallelen Start- und Landebahnen, die gleichzeitig benutzt werden können, und ein speziell für den Flugverkehr konzipiertes Abfertigungsgebäude. Bei früheren Flughäfen wie Orly waren die Start- und Lan- debahnen für verschiedene Windrichtungen ausgelegt und blockierten sich, wie heute noch in Zürich Kloten, oftmals gegenseitig. Der junge Architekt Paul Andreu wurde mit dem Entwurf des Flughafens betraut. In der Planungsphase veranstaltete er innovative, unkonventi- onelle Workshops und Gesprächsabende mit Innenar- chitekten und Möbeldesignern, Psychologen und Musi- kern, einem Typographen und anderen Künstlern. In der ersten Baustufe waren zunächst zwei parallele Lan- debahnen und ein erster Terminal sowie Frachtbereiche und Nebengebäude zwischen den Bahnen vorgesehen. Der Masterplan sah maximal fünf Pisten und fünf identi- sche Terminals für maximal 50 Millionen Passagiere vor. Er wurde jedoch schon 1970 zugunsten des Terminals 2 wesentlich geändert.



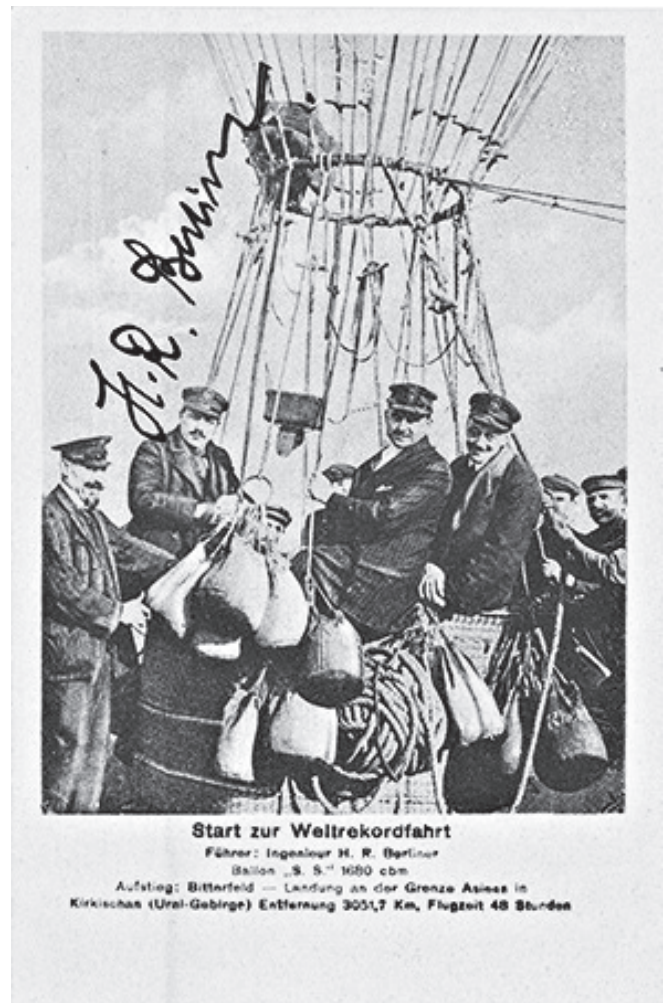
Sondermarke zur Eröffnung von CDG.

**... vor 100 Jahren**

Anlässlich des Gordon-Bennett-Ballonwettbewerbs vom 8. bis 10. Februar 1914 legten die mehrfachen Teilnehmer Hans Rudolf Berliner, Alexander Haase und Arnold Nikolai die Distanz von 3053 Kilometern zurück. Die Rekordfahrt führte sie von Bitterfeld in Deutschland nach Perm im Uralgebirge. Dieser Rekord hielt bis 1976.

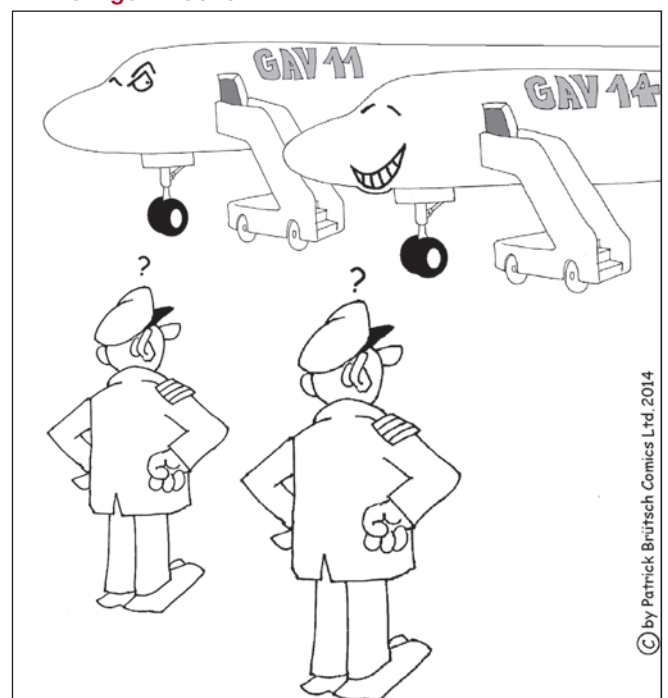
Der Gordon Bennett Cup ist die älteste, jährlich statt- findende internationale Ballonsportveranstaltung für Gasballone. Initiator war der Amerikaner James Gordon Bennett junior, der Verleger des «New York Herald». Zugelassen sind bis zu drei Ballonteamen je Nation. Es siegt das Team, das bei seiner Landung die grösste Ent- fernung zum Startpunkt erreicht hat. Das Heimatland der Gewinner ist jeweils der Austragungsort des über- nächsten Rennens. Der erste Wettbewerb wurde Anfang des 20. Jahrhunderts im Jahre 1906 in Paris ausgetra-

gen und von dem US-Amerikaner Frank Purdy Lahm gewonnen, der zusammen mit seinem Copiloten Henry Hersey nach mehr als 640 Kilometern die Nordostküste Englands erreichte.



Start zur Weltrekordfahrt 1914.

**... in einigen Wochen**



«5-2 2-1 2-1 2-1 2-1 2-1 2-1 2-3?»

# Shooter's Corner

## Die nützlichen Helfer im fotografischen Alltag – Teil 1



**Kleine Dinge und Hilfsmittel sind beim Fotografieren wichtig. Entscheidend für verbesserte fotografische Erfolgsaussichten ist jedoch nicht der Umfang des Zubehörs, sondern die Fähigkeit des Fotografen, diese Hilfsmittel technisch richtig und sinnvoll einzusetzen. In zwei Teilen möchte ich daher einige wichtige Zubehörteile etwas näher anschauen.**

*Text: Dominique Wirz*

Die folgenden Ratschläge richten sich eher an ambitionierte Fotografen mit System-Kameras. Bestimmt werden aber auch Kompaktkamera-Besitzer die eine oder andere nützliche Idee finden. So hat sich bestimmt jeder Fotograf einmal gefragt, wie er denn seine Kamera am sinnvollsten verpacken und transportieren kann.

### Kamerataschen

Die Wahl der Kameratasche hängt einerseits vom Umfang der zu transportierenden Ausrüstung ab, andererseits von der Art des Reisens. Meist stellt die Kameratasche einen Kompromiss zwischen Schutz und Zugänglichkeit der Ausrüstung dar. Früher habe ich oft einen Fotorucksack verwendet. Dieser bleibt aber immer öfters zu Hause, da er zu schwer ist und neben der Kamera-Ausrüstung nur wenig Platz für andere Dinge bietet. Stattdessen nehme ich einen normalen, geräumigen und leichten Rucksack, in dem ich auch eine Jacke, ein Stativ und Verpflegung verstauen kann; unten die Objektive, die ich seltener brauche, in Objektivköchern oder Neopren-Einschlagtüchern mit Klettverschlüssen ([www.novoflex.de](http://www.novoflex.de)) verpackt. Oben dann in einer kleinen Umhänge-Fototasche (oder einer Velo-Lenker-Tasche) das Wichtigste zum Fotografieren. Die Grösse dieses Rucksacks richtet sich ganz nach dem geplanten Vorhaben, sei es eine kleine Tagestour oder ein mehrtägiges Trekking. Auf Wanderungen verwende ich ausserdem eine Kameratasche, die ich am Hüftgurt des Rucksacks befestigen kann (Toploader für Kamera mit Objektiv). So muss ich den Rucksack nicht jedes Mal ablegen, um zu fotografieren. Bei Bedarf kommt noch ein Köcher auf der gegenüber-



*Stative sind insbesondere bei Dämmerungs- und Nachtaufnahmen unverzichtbar (Bangkok Central World).*

### Nächste Fotokurse 2014

- Reisefotografie: Sa, 3. Mai, Winterthur
- Blitzfotografie: So, 4. Mai, Winterthur
- Tierfotografie: Sa, 14. Juni, Zoo Zürich
- Makrofotografie: Sa, 28. Juni, Bot. Garten Zürich
- Airport live: So, 7. September, Flughafen Zürich
- Bildgestaltung: Sa, 13. September, Winterthur
- Reisefotografie: So, 14. September, Winterthur

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

liegenden Seite des Hüftgurts dazu, beispielsweise mit einem Weitwinkel-Objektiv. Beim Velofahren verwende ich eine Lenkertasche, die mit Klickverschluss zu lösen ist und sich dann als Umhängetasche verwenden lässt. Gute Taschen liefern gleich den passenden Regenüberzug mit, sodass die Kamerataschen am Hüftgurt oder am Velolenker gegen Wasser und Staub geschützt sind. Ich habe gute Erfahrungen mit LowePro-Fototaschen ([www.loweepro.ch](http://www.loweepro.ch)) gemacht.

### Objektivfilter

Heutige Objektive sind hochwertig vergütet, sodass eigentlich keine UV- oder Skylight-Filter mehr nötig sind. Wer sich aber viel draussen bewegt und die Kamera der Witterung aussetzt (Staub, Nässe), sollte sich trotzdem überlegen, einen Filter zum ständigen Schutz des Objektivs anzuschrauben. Bei Filtern namhafter Marken (z.B. B+W, Hoya) sind dabei praktisch keine Qualitätseinbussen hinzunehmen. Ich verwende für den Schutz der Frontlinsen Neutralfilter. Skylight-Filter haben einen leichten Rotstich, was aber bei Digitalkameras wegen des automatischen Weissabgleichs kaum eine Rolle spielen sollte. Ein wirkungsvoller Filter, der insbesondere in der Landschafts- und Reisefotografie nicht fehlen sollte, ist der Polarisationsfilter: gegen (nichtmetallische) Reflexe beispielsweise auf Wasser oder nassen Blättern, gegen Dunsthorizonte und für sattere Farben. Der Wirkungsgrad kann durch das Verdrehen zweier Filterscheiben leicht kontrolliert und dosiert werden. Die Wirkung ist am ausgeprägtesten, wenn das Licht senkrecht zur Aufnahme richtung einfällt. Achtung: Bei Weitwinkel-Objektiven ist der Einsatz von dünnen Pol-Filtern notwendig (Verzicht auf das äussere Schraubgewinde, sogenannte Slim-Filter, z.B. von B+W). Sonst kann es zu Abschattungen in den Ecken kommen. Ausserdem erfolgt bei Weitwinkeln die Polarisation in der Mitte stärker als am Rand, sodass auch der Himmel unterschied-



*Erst mit einer Schnellwechselplatte macht das Fotografieren mit Stativ Spass.*

lich abdunkelt. Dies ist nicht so schön. Deshalb sollte man bei Weitwinkel-Objektiven eher eine mittlere Wirkung wählen.

### **Gegenlichtblenden**

Zu jedem Objektiv gibt es eine passend berechnete Gegenlicht- oder Sonnenblende. Unterschätzen Sie deren Wirkung nicht. Auch wenn sie sperrig und unbequem sind – sie können wesentlich zu kontrastreicheren Fotos beitragen, indem sie Streu- und Reflexionslicht verhindern. Dies gilt nicht nur bei Sonnenschein, sondern beispielsweise auch bei Nachtfotos (störende Lichtquellen!). Ausserdem sind sie ein zusätzlicher Schutz gegen Stösse, Regen und Schmutz. Ich bringe meine Gegenlichtblende immer an, ausser wenn ich mit Aufsteckblitzen arbeite. Dann besteht die Gefahr, dass der Blitz wegen der Blende unschöne Schatten aufs Motiv wirft.

### **Stativ**

Ein gutes Kamerastativ erweitert den fotografischen Spielraum enorm. Man kann mit längeren Belichtungszeiten fotografieren und somit qualitativ hochwertige, knackscharfe Fotos von Stimmungen in der Dämmerung oder Nacht aufnehmen. Des Weiteren sind Stative unverzichtbar für Fotos im Wald, bei Landschaften mit viel Schärfentiefe, Makrofotos, Selbstauslöser, zusammengesetzten Panoramen oder High-Dynamic-Range(HDR)-Fotos. Ein Stativ hilft auch, Bilder ruhig und durchdacht zu komponieren. Wegen all dieser Vorteile lohnt es sich, ein Stativ sorgfältig auszuwählen. Denn ein gutes Stativ wird Ihnen auch nach 20 Jahren noch gute Dienste erweisen, wenn Sie den Kamerabody vermutlich längst ausgetauscht haben. Ein Stativ ist also eine langfristige Investition in Ihre Bilder. Ersparen Sie sich deshalb den Fehlkauf eines Billigstativs (inkl. Stativkopf für 100 bis 200 Franken), sondern kaufen Sie eine hochwertige Kombination aus Stativ und Kugelkopf (ab 300 Franken), an der Sie lange Freude haben werden. Ein gutes Stativ ist stabil, standfest und verfügt über einen grossen Kugelkopf, mit dem sich auch eine schwere Kamera gut arretieren lässt. Ist das Stativ allerdings zu gross und zu schwer, bleibt es oft zu Hause. Daher bieten sich für unterwegs auch kleine und mittelgrosse Stative an, mit einem Kugelkopf, der gross genug für das Gewicht der benutzten Kamera-Objektiv-Kombination ist. Ich verwende ein

leichtes Carbon-Stativ von Gitzo ([www.gitzo.com](http://www.gitzo.com)). Manfrotto ([www.manfrotto.com](http://www.manfrotto.com)) und Sirui ([www.sirui.de](http://www.sirui.de)) sind ebenfalls zu empfehlen. Bei manchen Kugelköpfen kann die Kamera direkt mittels einer Schnellwechselplatte befestigt werden. Wenn nicht, sollten Sie den Stativkopf entsprechend ausrüsten. Ich habe gute Erfahrungen gemacht mit der Mini-Connect-Kupplung von Novoflex ([www.novoflex.de](http://www.novoflex.de)). Sie ist leicht, klein und trotzdem stabil. Erst mit einer Schnellwechselplatte werden Sie ein Stativ auch gerne und regelmässig einsetzen. Alternative Stative, beispielsweise für Auto-Safaris, sind Bohnensack oder Fensterstativ. Für die Makrofotografie ist eine kurze Mittelsäule sinnvoll. Damit lässt sich das Stativ weit zum Boden senken. Oder achten Sie darauf, dass man die Mittelsäule mit der Kamera auch von unten nach oben einstecken kann. Einige Modelle erlauben gar, die Mittelsäule ganz zu entfernen. Weitere nützliche Hilfsmittel bei der Arbeit mit Stativ sind natürlich ein Fernauslöser (Kabel, Infrarot oder Funk) für die erschütterungsfreie Auslösung sowie eine Wasserwaage für die sorgfältige Ausrichtung des Horizonts. Mein Stativ nehme ich inzwischen fast überall hin mit, sogar auf wöchige Trekkings mit schwerem Rucksack. Da lasse ich oft lieber ein zusätzliches Objektiv zu Hause. Und auch wenn ich aus Gewichts- oder Platzgründen mal kein stabiles Stativ dabei haben kann, nehme ich oft einen Gorillapod ([www.joby.com](http://www.joby.com)) als Not-Stativ mit. Sei es für das Gruppenfoto auf dem Berggipfel oder das rötliche Glühen der Berge bei Sonnenuntergang. ●



*Auf Velo-Exkursionen hat sich eine Lenkertasche bewährt, die per Klickverschluss abgenommen werden kann.*



*Sonnenblende, Neutral- und Polarisationsfilter sowie ein Stativ sind auf jeder Tour dabei (Trekking auf Kamtschatka, Sibirien).*

## Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

**Hans Peter Wenger** 21.6.1943 – 28.10.2013  
Captain A310, pensioniert am 31.3.1996, ehemaliges Mitglied

**Richard Diener** 9.11.1929 – 6.11.2013  
Pilot B-747, pensioniert am 31.10.1984, ehemaliges Mitglied

**Hanspeter Bärlocher** 23.2.1942 – 30.11.2013  
Flight Engineer B-747, pensioniert am 30.9.1997, ehemaliges Mitglied

**Rolf Brunold** 16.9.1933 – 6.12.2013  
Fluglehrer, pensioniert am 30.9.1993

**Peter Kaufmann** 15.5.1939 – 12.12.2013  
Captain MD-11, pensioniert am 31.5.1994

**Joachim Maushake** 28.10.1941 – 30.12.2013  
Captain MD-11, pensioniert am 31.12.1996, ehemaliges Mitglied

**Werner Hohl** 20.6.1926 – 9.1.2014  
Flight Engineer DC-10, pensioniert am 30.6.1981

**Ueli Erny** 8.2.1943 – 11.1.2014  
Captain MD-11, pensioniert am 28.2.1998

**Peter Baumann** 12.8.1927 – 19.1.2014  
Captain B-747, pensioniert am 31.8.1985

**Heinrich Lüdi** 3.1.1941 – 9.2.2014  
Captain MD-11, pensioniert am 30.11.1996

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.



## **Porsche intensiv.**

### **Der Macan kommt.**

5 Türen. 5 Sitze. Allrad. Ein Sportwagen, gebaut für ein intensives Leben voller Erlebnishunger und Nervenkitzel. Damit der Alltag weniger alltäglich wird – sondern deutlich sportlicher. Mehr über den neuen Macan erfahren Sie unter:  
[www.porsche.ch/macan](http://www.porsche.ch/macan)



**PORSCHE**

#### **Porsche Zentrum Winterthur**

AMAG Automobil- und Motoren AG  
Steigstrasse 3  
8406 Winterthur  
Tel. 052 208 33 33  
Fax 052 208 33 99  
[info@porsche-winterthur.ch](mailto:info@porsche-winterthur.ch)  
[www.porsche-winterthur.ch](http://www.porsche-winterthur.ch)

**P.P.**

8302 Kloten

## Exklusives Mitgliederangebot: privaLex®

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

SWISS ALPA  
Airline Pilots Association

**Spezial-Rabatt 50%!**



Rechtsschutz  
Protection juridique  
Protezione giuridica

### Ein Rechtsschutz-Volltreffer.

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

privaLex® setzt Ihre Interessen weltweit durch.



### privaLex® wirkt umfassend.

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

Günstiger kommen Sie nirgends zu Ihrem Recht!

#### privaLex® trägt die anfallenden

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

## Meine Anmeldung.

Ich habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) auf [www.cap.ch](http://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](mailto:hugo.nuss@cap.ch)

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex®, Global-Rechtsschutz für Mieter/Eigentümer, Ausgabe 06.2009. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit des Verbandes Aeropers/SwissALPA wird ausschliesslich über die Grunddeckung von Aeropers/SwissALPA gewährt. Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte/Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten oder im Dossier abgelegten Daten.



# The President's Voice

## Weitblick ist gefragt

Liebe Leserinnen und Leser!

Eine wegweisende Abstimmung steht vor der Tür, und die demokratischen Diskussionen innerhalb unseres Verbands streben ihrem Höhepunkt entgegen. Das sehe ich als Präsident gerne, auch wenn es mich und meinen Vorstand zuweilen bis an unsere Grenzen fordert. Aktive und engagierte Mitglieder wünscht sich jede Organisation, und ohne kritische Zwischenrufe kann sich kein Interessenverband entwickeln. Auch wir im Vorstand haben vor und während der harten Verhandlungen mit der Swiss intensive Diskussionen geführt. Diese haben zum vorliegenden Vertragswerk geführt, das eine Reorganisation ermöglicht und nicht bloss einen neuen GAV darstellt.

### Ausblick

Dass Diskussionen hart geführt werden, gehört zu jeder Abstimmung. Dass dabei guter Stil und Anstand vereinzelt nicht im Mittelpunkt stehen, gehört leider zu unserem Zeitgeist. Doch wer sich einem Amt stellt, der muss mit unsportlichen Zwischenrufen umgehen können. Und wer Mitglieder nach ihrer Meinung fragt, darf auch die Antworten nicht scheuen. Wir vom Vorstand haben unsere Haltungen sehr detailliert und fundiert kundgetan und hoffen, dass diese von den Mitgliedern richtig gewichtet und verstanden werden. Falls der Souverän anders entscheidet, wird dies selbstverständlich akzeptiert. Unabhängig vom Abstimmungsergebnis wird sich die AEROPERS als Pilotenverband wie bis anhin für die Interessen der Pilotinnen und Piloten einsetzen und mit Vehemenz gegen Arbeitsbedingungen kämpfen, die ein karrierelanges Ausüben unseres Berufs mit einem 100-Prozent-Pensum unmöglich machen. Entgegen Behauptungen in Schreiben von offizieller Seite werden sich selbstverständlich auch in Zukunft Gelegenheiten zu partnerschaftlichen Lösungen bieten. Diese müssen wohl hart erkämpft werden, aber das ist so neu auch wieder nicht.

### Die AEROPERS im Jahr 2014

Die kommende Abstimmung ist nicht das Ende eines Prozesses, es ist der Beginn eines noch viel grösseren – und zwar wiederum unabhängig vom Abstimmungsergebnis. Um diesen Prozess gewohnt stark in Angriff neh-



men zu können, braucht die AEROPERS in ihren Gremien starke Unterstützung. Wenn Mitglieder sich so in der Verbandsarbeit engagieren, wie sie es im Abstimmungskampf machen, werden die Ressortleiter keine Probleme haben, die aktuellen und zukünftigen Vakanzen zu besetzen. Wir haben tatsächlich Vakanzen, und es kommen immer mal wieder neue dazu. Als aktuelles Beispiel möchte ich auf die Stellenausschreibung in diesem Heft für den Posten eines «Rundschau»-Redaktors hinweisen. Auch im Vorstand gibt es immer wieder personelle Veränderungen. Jeder Abgang eines erfahrenen Vorstandsmitglieds ist schmerzhaft, und trotzdem braucht eine Organisation eine regelmässige Auffrischung ihrer Entscheidungsträger. Das hilft gegen Betriebsblindheit und garantiert, dass alle Interessengruppen vertreten sind.

### **Verantwortung**

An dieser Stelle wünsche ich allen Mitgliedern Weitsicht und Vernunft für die wegweisende Abstimmung. Wenn es gelingt, dass der grösste Teil der Stimmenden losgelöst von Frust und persönlichen Ressentiments das Votum einlegt, hinter dem er stehen und dessen mögliche Konsequenzen er akzeptieren kann, dann erhalten wir das Wahlergebnis, wofür es sich zu kämpfen lohnt. Nur – und nur dann! – wenn das Ergebnis wie oben beschrieben frust- und ressentimentfrei zustande kommt, kann unsere AEROPERS auch in Zukunft geeint und stark auftreten und sich für die Rechte der Pilotinnen und Piloten einsetzen. Nehmt Eure Verantwortung wahr und macht Euer Kreuz an der Stelle, wo ihr es mit bestem Wissen und Gewissen und der nötigen Weitsicht verantworten könnt.

*Kollegiale Grüsse*

*Captain Markus Grob*  
*Präsident*

# Editorial

Eine weitere «Rundschau» liegt druckfrisch in den Postfächern mit dem Zweck, die Leserinnen und Leser zu informieren und zu unterhalten. So lapidar es auch klingt, Voraussetzung dafür sind Texte, und die müssen geschrieben, redigiert und korrigiert werden. Obwohl das Schreiben eines Textes im Team einer Quadratur des Kreises gleichkommt und faktisch unmöglich ist, ist das Publizieren desgleichen Teamarbeit in Reinkultur. Die niedergeschriebenen Seiten werden redigiert und korrigiert, eventuell im Stil und in der Interpunktion etwas angepasst und vor allem verbessert. Perfekt wird ein Text nie, besser aber mit jedem Schritt. Dass dabei die ursprüngliche Form des Geschriebenen verändert wird, ist unumgänglich. Werden aber der Inhalt und die Aussage verfälscht, ist dies unverzeihlich. In der «Rundschau» unterschreiben die Verfasser eines Textes mit ihrem Namen, damit die Leserinnen und Leser wissen, wer der Vater der Argumente ist. Das werden wir in der Redaktion auch in Zukunft so handhaben.

Und genau diese Redaktion sucht Verstärkung. Jürg Ledermann wird in Zukunft als Schreiberling etwas kürzer treten, das Team aber weiterhin unterstützen und bereichern. Aus diesem Grund suchen wir eine Kollegin oder einen Kollegen für die Redaktion. Wir hoffen natürlich innig, dass die Mailbox unseres Redaktionsleiters André Ruth vor Anmeldungen überquillt!

An Abhörskandalen mangelte es in der jüngsten Vergangenheit nicht. Jetzt kommt ein neuer ans Tageslicht: «Big Gaby is watching us!» Nicht nur fremde Handys werden ausspioniert, sondern auch unsere Einstellungen am Autopilot-Panel. Gaby Plüss erklärt uns Piloten, was unser Transponder alles kann und warum sich die grenzenlose Freiheit über den Wolken wieder einen Schritt vom Reinhard Mayschen Ideal entfernt hat.

Clemens Kopetz und Janos Fasekas liefern in ihren Artikeln Hintergrundinformationen zu Airlines, die in der Vergangenheit immer wieder für Schlagzeilen gesorgt haben. Während Emirates mit ihrem beängstigenden Wachstum grosse Überschriften produziert, schafft es der irische Carrier Ryanair mit zweifelhaften Anstellungsbedingungen auf die Wirtschaftsseiten der Zeitungen. Dass auch die Schweiz – und insbesondere Genf – nicht mehr eine Insel der Anständigkeit ist, zeigt Clemens Kopetz am Beispiel von easyJet.

Doch auch in der Region Bern haben sich Piloten organisiert und engagieren sich für bessere Arbeitsbedingungen. SwissALPA freut sich über den Beitritt der «Airliners Bern» zum Dachverband der Schweizer Airline-Piloten. Adrian Gallati,

Präsident der «Airliners Bern», stellt das neue SwissALPA-Mitglied vor, deren Mitglieder zum grössten Teil bei der SkyWork-Gruppe arbeiten.

Roger Baer, Captain auf dem Avro, wurde zusammen mit vier Kollegen vor gut einem Jahr befristet an die Edelweiss ausgelagert. In einem interessanten Artikel erklärt er von seiner Umschulung und aus seinem neuen Arbeitsalltag als F/O A320/330 bei der Edelweiss.

In einem Gastartikel erklärt uns Carsten Schmidt-Moll, Captain Embraer und Mitglied in der VC-Arbeitsgruppe Accident Analysis and Prevention, unsere Angst vor dem Go-around. Ein lehrreicher und lesenswerter Artikel, den jeder verantwortungsvolle Pilot und Manager regelmässig lesen sollte.

Als fleissiger Kaffeetrinker stosse ich immer wieder auf Weisheiten, die liebevoll auf Zuckerportionen gedruckt werden. «Wenn der Wind der Veränderung weht, bauen die einen Mauern und die anderen Windmühlen», las ich auf einer dieser kleinen Papiertüten. Der weise Chinese, der die Worte angeblich vor langer Zeit formuliert hat, hat an eine Möglichkeit nicht gedacht: Man kann auch die «Rundschau» zur Hand nehmen, die Texte in Ruhe geniessen und warten, bis sich der Wind abgeschwächt hat.

*Eine spannende Lektüre wünscht*

*Peter Tilly*

# Geschichten von tausendundeiner A380

**Entgegen dem Trend in Europa expandieren unsere Konkurrenten in den Golfstaaten und bauen ihre Flotten massiv aus. Schnell stellt man sich als Beobachter die Frage, wie das möglich ist und woher das Geld dafür kommt. Theorien und Gerüchte, aber auch begründete Kritik gibt es zuhauf, allerdings ist es auf Anhieb schwer, diese voneinander zu unterscheiden.**

*Text: Janos Fazekas*

Das wohl bekannteste Beispiel ist Emirates. Die in Dubai stationierte Airline hat kürzlich 50 weitere Airbus 380 bestellt und ist weltweit der grösste Betreiber des Super-Jumbos. Dubai ist unterdessen eines der wichtigsten Drehkreuze weltweit, und Emirates prosperiert und war 2007/08 bereits die fünft-profitabelste Airline weltweit. Dieses Wachstum erstaunt bei einer kaum 30 Jahre alten Airline. Sie hat 1985 ihren Flugbetrieb mit einer B-737 und einer A300 aufgenommen. Heute operiert sie 201 Flieger, hat 376 Bestellungen offen und verfügt über 120 weitere Optionen. Diese Zahlen sind schwindelerregend. Selbst in Anbetracht dessen, dass ein guter Teil dieser Bestellungen wohl für die Erneuerung der bestehenden Flotte gedacht ist. Es liegt also nahe, zu vermuten, dass Emirates in irgendeiner Form einen unfairen Vorteil hat. «For the thousandth time, I am saying that Emirates does not receive any subsidies», wurde Timothy Clark an einer IATA-Konferenz zitiert. Und tatsächlich wendet Emirates einiges auf, um diese Aussage unter die Leute zu bringen. Unter anderem mit etlichen Interviews, aber auch eigens dafür erstellten Präsentationen. Ein Hauptpunkt hierbei ist immer wieder das Thema Treibstoff. Gängiges Vorurteil betreffend des Fuels ist, dass Emirates diesen nahezu umsonst erhält und damit bereits einen uneinholbaren Vorteil hat. Tatsächlich fallen 39 Prozent ihrer operationellen Kosten auf den Posten Treibstoff. Im Vergleich dazu sind es bei der Swiss mit 30 Prozent deutlich weniger. Dass Emirates den Treibstoff im Verhältnis zu anderen Airlines vergünstigt oder gar umsonst erhält, verneint sie vehement. Emirates ging sogar so weit, Shell, BP und Chevron anzuschreiben, um offizielle Statements zu erhalten. Diese besagen, dass Emirates die gleichen Konditionen erhält wie vergleichbare Airlines. Dies mag wohl stimmen. Trotzdem gilt es festzuhalten, dass Emirates mit Dubai als Hub einen Vorteil genießt. 50 Prozent ihrer Flüge gehen

ab Dubai (DXB) und profitieren damit vom niedrigeren Treibstoffpreis, der im Mittleren Osten und Afrika momentan ungefähr 12 Cent pro Gallone unter dem Niveau der EU liegt. Neben diesem Vorteil ist auch die moderne Flotte der Emirates ein gewichtiges Plus in ihrer Fuel-Bilanz. Speziell als Launch Customer der A380 mit den damit einhergehenden Rabatten ist es Emirates wohl möglich, sehr effizient zu operieren. Um diese Zahlen und Fakten in einen einfach verständlichen Vergleich zu bringen, möchte ich Zahlen aus dem Jahr 2008 verwenden: Die Treibstoffkosten pro Available Tonne Kilometer (ATK) betragen für British Airways (BA) 0,114 Euro und bei Singapore 0,0971 Euro. Emirates' Kosten hingegen waren mit 0,0812 Euro deutlich geringer. Andererseits muss man festhalten, dass die konstante Flottenerneuerung auch ihren Preis hat. Schaut man sich die Zahlen für Aircraft Ownership per ATK an, zeigt sich, dass Emirates 2012/13 mehr dafür ausgab als die IAG (International Airlines Group) oder Virgin Atlantic.

### **Weder Streik noch Steuern**

Auch die Besteuerung ist ein Thema, das in diesem Kontext immer wieder vorkommt. Emirates gibt zwar zu, vom günstigen Steuerumfeld in Dubai zu profitieren, sieht sich aber in ihrer Kostenstruktur anderweitig benachteiligt. Namentlich erwähnt sie, dass sie für Personalausgaben deutlich höhere Aufwendungen habe, weil sie ihr Personal mit attraktiven Zusatzleistungen in die Region locken müsse. Solche Argumente greifen allerdings zu kurz. Einerseits auf der politischen Ebene, da Emirates sich nicht mit Gewerkschaften beschäftigen muss und es in den VAE kein Streikrecht gibt. Damit wird eine kontinuierliche Operation gewährleistet. Und andererseits auf der wirtschaftlichen Ebene, weil die gesamten Personalkosten im Vergleich zum Beispiel zu BA um eindruckliche 64 Prozent tiefer liegen. Des Weiteren zahlt Emirates keine Gewinnsteuern. Dieser Vorteil war bereits 2005 ungefähr 250 Millionen Dollar wert. Im Gegenzug dazu leiden europäische Airlines vermehrt an zusätzlich erhobenen Abgaben wie zum Beispiel der Luftverkehrsabgabe in Deutschland.

### **Nabel der Welt**

Selbstverständlich spielt die Bodeninfrastruktur jeder Airline für deren Effizienz eine gewichtige Rolle. Dabei steht Emirates mit dem Dubai International Airport sehr gut da. Als Erstes ist hier ganz klar zu erwähnen, dass Dubai keine Nachtflugsperrung hat und Emirates damit planerisch sehr flexibel sein kann. In Frankfurt hingegen diskutiert man bereits wieder über wei-

tere Beschränkungen. Ausserdem kommt Emirates als Flag Carrier exklusiv in den Genuss des 2008 in Betrieb genommenen Terminals 3. Auch hier fühlt man sich als Mitarbeiter einer europäischen Airline natürlich sofort im Hintertreffen. Doch Emirates gibt Gegensteuer und führt einige europäische Plätze ins Feld, die zumindest zum Teil den jeweiligen Staaten gehören: So zum Beispiel der Flughafen Charles de Gaulle, der bis 2006 staatlich war, oder Fraport (Frankfurt), der momentan zu 51 Prozent staatlich ist und die ersten 50 Jahre seiner Existenz vollkommen staatlich war.

Nun muss man sich fragen, ob denn eine solch massive staatliche Investition, von der vor allem nur eine Airline profitiert, heute in Europa noch möglich wäre. Die Antwort ist aller Wahrscheinlichkeit: Nein. Und mit diesem Hintergrund wird es einem beim Blick nach Dubai nahezu schwindlig. Dort entsteht momentan «Dubai World Central», und der Name ist Programm. Der neue Flughafen wird über fünf parallele Pisten verfügen, die 24 Stunden am Tag geöffnet sind. Im Endausbau sollen jährlich 160 Millionen Passagiere abgefertigt werden können. Damit wäre das Aufkommen so gross wie das der Flughäfen Chicago O'Hare, New York JFK und Los Angeles International zusammen. Und mit zwölf Millionen Tonnen Fracht würde dort das Dreifache des heute grössten Frachtumschlagplatzes in Memphis abgefertigt. Je nach Quelle soll der ganze Komplex zwischen 140 und 220 Quadratkilometer umfassen. In England sucht man derzeit immer noch verzweifelt nach einer Lösung, den aus allen Nähten platzenden Flughafen Heathrow zu erweitern oder gar ganz zu verschieben. Ein dringendes und wichtiges Projekt für London und England, das schon eine Weile präsent ist und doch kaum vorwärts kommt.

Doch auch die Kosten am bereits bestehenden Flughafen sind deutlich niedriger. In Dubai waren 2008 die Flughafengebühren für einen A340-300 mit 2072 Euro weniger als halb so hoch wie die 5754 Euro in Heathrow. Dies ist nicht zuletzt dem Umstand geschuldet, dass Scheich Ahmad ibn Sa'id Al Maktum gleichzeitig der Vorsitzende von Emirates und der Präsident der Luftfahrtbehörde von Dubai ist. Emirates' Umsatz macht zirka 20 Prozent des BIP von Dubai aus, und damit ist klar, dass der Flughafen Airline-orientiert wirtschaften muss. Die Verkäufe im Flughafen-Dutyfree belaufen sich auf gut über eine Milliarde Dollar und werden dazu verwendet, die Passagier- und Landegebühren zu subventionieren. Man könnte den Eindruck bekommen, dass der Geldfluss in Zürich in die andere Richtung geht.

Wie sieht es nun mit den Handling-Kosten aus? Dubai stützt sich bei einem grossen Teil der Arbeitskraft auf Wanderarbeiter aus Indien und Pakistan.

Deshalb wäre zu erwarten, dass Emirates bei den Handling-Kosten in DXB wohl die günstigste Homebase hat. Tatsächlich muss sie nur den Vergleich mit Singapore Airlines fürchten. Wie Emirates (DNATA) hat auch Singapore ihre eigene Handling-Tochter. Deren Personalaufwand ist zwar etwas höher als derjenige der DNATA, allerdings ist ihre Logistik so ausgefeilt, dass sie gegenüber Emirates einen 50-prozentigen Preisvorteil herausholt. Doch wie sieht es im Vergleich mit einem europäischen Carrier aus? British Airways, die über keine Handling-Tochter verfügt, zahlt nochmals erschreckende 69 Prozent mehr als Emirates.

### **Nicht alles ist unfair**

Ist also der hohe Sitzladefaktor ein schlichtes Resultat von staatlich finanziertem Preis-Dumping? Als ehrlicher Beobachter muss man das verneinen. Denn die geografische Lage Dubais spielt auch eine Rolle, und die ist trotz aller Dollarmilliarden kein unfairer Standortvorteil. Dubai liegt günstig zwischen Europa und den Emerging Markets wie Indien, China und einigen afrikanischen Ländern. Speziell die Strecken zwischen England und Indien beziehungsweise dem afrikanischen Kontinent und dem Rest der Welt sind besonders gut wachsende Märkte. Die Strecke England-Indien ist interessant, da sie von Indien staatlich reguliert wird. Die Anzahl der Direktflüge ist für ausländische Airlines beschränkt. Emirates mit Hub in Dubai unterliegt der Restriktion für Direktflüge nicht und kann daher auf dieser Strecke beliebig wachsen. Die Passagiere sind zwar genötigt, umzusteigen, allerdings ist das zwischen zwei Langstreckenflügen unter Umständen sogar ein Pluspunkt. Man erhält die Möglichkeit, den Flieger nach vielen Stunden endlich wieder zu verlassen und sich die Beine zu vertreten. Ausserdem bedient Emirates nicht nur Primärflughäfen. Sie ist zum Beispiel auch in Manchester, Birmingham, Venedig oder Nizza vertreten. Sie verbindet diese Destinationen mit bloss einem Zwischenstopp mit anderen kleineren Destinationen und ist deshalb für Reisende aus solchen Städten attraktiv.

Auch der Service scheint zu stimmen. Mindestens seit 2009 bewegt sich Emirates auf der Top-Ten-Liste des Skytrax World Airline Awards und hat diese 2013 sogar angeführt. Auch Qatar Airways und Etihad sind regelmässig in den Bestenlisten vertreten. Emirates verlässt sich aber beim Anwerben von Kunden bei Weitem nicht nur auf Mund-zu-Mund-Propaganda. 2008 gab Emirates vier Prozent ihres Gewinns für Marketing aus. Speziell für Sponsoring von Sportanlässen, Sportlern und Clubs wird eine Menge davon aufgewendet. So zum Beispiel der Sponsoring Deal mit Arsenal, der



mit 143 Millionen Dollar einer der grössten in der Geschichte des britischen Fussballs ist. Angesichts der weltweiten Popularität des Fussballs hat man hier wohl einen sehr guten Werbeträger gefunden. Und tatsächlich ist das auch einer der Kostenpunkte, bei dem Emirates im Vergleich schlecht dasteht. 2012 hat sie in diesem Bereich tatsächlich mehr ausgegeben als IAG oder Virgin Atlantic.

### **Gegensteuer durch Verbandsarbeit**

Ist es schlussendlich also wahr, dass Emirates bloss aufgrund staatlicher Stützen derart erfolgreich ist? Die Antwort ist ein unbefriedigendes «Jein». Der Service ist gut, und die geografische Lage ist günstig. Doch es gibt wohl viele Standortvorteile, wenn man sie so nennen will, die ausserhalb der Emirate ihresgleichen suchen. Keine davon sind direkte Subventionen, da die günstigen Verhältnisse den ausländischen Airlines genauso geboten werden. Doch nur Emirates hat Dubai als Hub und profitiert daher bei der Hälfte ihrer Flüge von den traumhaften Konditionen. So ist es auch nicht erstaunlich, dass Tim Clarke nach offenem Wettbewerb schreit. Mit einem derartigen Heimvorteil kann er es sich auch leisten. Dem offenen Wettbewerb hat sich auch Etihad verschrieben. Die deutlich kleinere Airline hat ebenfalls ein massives Wachstum, das sie nach eigenen Angaben auch ohne Subventionen erreicht. 2010 beförderte sie 7,1 Millionen Passagiere. Die 2003 gegründete Airline hat für diese Zahl also gerade mal sieben Jahre gebraucht, während Qatar Airways dafür 13 und Emirates gar 18 Jahre benötigt hat. Ihr Expansionskurs führt sie aber nicht in klassische Allianzen, sondern sie kauft sich bei kleineren Airlines ein. So geschehen bei JAT (neu: Air Serbia), Air Berlin und auch Darwin. Darwin firmiert nun unter Etihad Regional, erweitert ihr Streckennetz um 21 Ziele und hat vier neue ATR-72 bestellt.

Sieht man sich solchen Konkurrenten gegenüber, könnte es einem Angst und Bange werden. Vor allem, wenn man bedenkt, dass neben Emirates und Etihad auch Qatar Airways über eine ähnlich erfolgreiche Airline verfügt. Stattdessen müssen wir uns in Zusammenarbeit mit anderen Verbänden und den Managements europäischer Airlines dafür einsetzen, dass alle gleich lange Spiesse erhalten. Hierbei geht es nicht um Protektionismus, sondern vielmehr darum, in Europa eine wirtschaftsfreundliche Basis für die Aviatik zu erreichen. Eine Basis, in der Airlines ihren Angestellten faire Arbeitsbedingungen bieten. Hier ist AEROPERS-SwissALPA in der «Fair Competition Task Force» der European Cockpit Association aktiv vertreten. Diese setzt sich unter anderem mit den Wettbewerbsvorteilen der Golf Carrier auseinander.

Dass sich ein solcher Einsatz lohnen kann, zeigte jüngst ein Beispiel aus den USA. Etihad hat letzten September 49 Prozent von JAT Airways akquiriert, die nun Air Serbia heisst. Etihad beantragte daraufhin beim US Department of Transportation, Codeshare-Flüge mit Air Serbia von Belgrad via Abu Dhabi in die USA anbieten zu dürfen. Durch intensives Lobbying des Verbands «Airlines for America» und der American Pilots Association (ALPA) wurde dieses Begehren letztlich abgelehnt. Scheinbar hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass kein rationaler Passagier einen 4000 Kilometer langen Umweg in Kauf nimmt, wenn nicht der Preis verdächtig niedrig ist.

**Quellen:** *Unter anderem O'Connell, John F.: The rise of the Arabian Gulf carriers: An insight into the business model of Emirates Airline, in: Journal of Air Transport Management.* ●

# Die Angst vor dem Go-around

**Seit mittlerweile 20 Jahren gibt es in der Unfallanalyse den Unfallschwerpunkt in den Bereichen «Approach and Landing». Wenn man die Zahlen herunterbricht, so passieren seit den 90er Jahren 65 Prozent aller Unfälle im «Approach und Landing» und 35 Prozent der Unfälle während anderer Flugphasen.**

*Text: Carsten Schmidt-Moll, Captain Embraer,  
VC-Arbeitsgruppe Accident Analysis and Prevention*

Unter Approach and Landing Accidents fallen die wichtigen Kategorien wie Runway Excursion, Hard Landings, Tailstrike, Undershoot oder Gear Collapse. Häufig haben sie die gleiche Hauptursache: Einen unstabilisierten Flugzustand.<sup>1</sup> Deshalb hat jede Airline wichtige Methoden und Verfahren entwickelt, um unstabilisierte Anflüge zu vermeiden. Der stabilisierte Zustand muss bei den meisten Fluggesellschaften bei 1000 Fuss erreicht sein. Zwischen 1000 Fuss und der Landung dürfen bestimmte Werte nicht überschritten werden, ansonsten muss ein Go-around geflogen werden.

Von allen Anflügen sind laut Airbus, LOSA-Studien und zahlreichen anderen namhaften Airlines nur zirka drei Prozent unstabilisiert. Eigentlich eine gute Zahl. Jedoch machen von diesen drei Prozent wiederum nur drei Prozent einen Go-around. Wenn man die 97 Prozent der unstabilisierten Crews dazu animieren könnte, einen Go-around durchzuführen, so wäre dies der grösste Sicherheitsgewinn in der zivilen Luftfahrt. Oder wie man in Amerika sagt: «The lowest hanging piece of safety fruit in aviation.»

In den Datenbanken der Airlines findet man wenige vertrauliche Berichte, die eine tiefere Analyse über den Moment der Entscheidung beider Crew-Mitglieder zulassen. Jedoch kann angenommen werden, dass zahlreiche Faktoren die situative Entscheidungsfindung in diesen wenigen Sekunden massgeblich beeinflussen. Wie der Sirenenengesang in der griechischen Mythologie verschmelzen diese zahlreichen Faktoren zu einem sanften, süssen Klang der Verführung, den Anflug auch unstabilisiert – mit zum Teil erheblichen Überschreitungen von Limiten – fortzusetzen. Eine Untersuchung des Luftfahrtpsychologen Dr. Martin in Zusammenarbeit mit United Airlines hat gezeigt, was wir alle bereits vermutet haben: Es ist viel leichter für uns, unstabilisiert weiterzufliegen, als einen Go-around auszuführen! Aus der Vielzahl der uns beeinflussenden Faktoren wollen wir hier die wichtigsten darstellen.

## Die Crews – ihre manuellen Flugfähigkeiten

In der Praxis fliegen wir einen All-engine Go-around mit einer durchschnittlichen Wahrscheinlichkeit von 1:200 bis 1:300 Anflügen. Das heisst, auf der Kurzstrecke zirka zweimal im Jahr und auf der Langstrecke zirka alle zwei oder drei Jahre einmal.

Im Simulator findet man einen All-engine Go-around lediglich beim Training der CAT-3-Anflüge im Proficiency Check, und dort wird der Go-around am Minimum durchgeführt, mit fertiger Landekonfiguration und mit Autopilot. Das heisst, ein realistischer, nicht fertig konfigurierter, unerwarteter und manueller Go-around wird nicht einmal im Simulator geflogen. Ein Training des Go-arounds aus unterschiedlichen Höhen und unstabilisiertem Zustand haben bis zum heutigen Tag nur sehr wenige Airlines durchgeführt. Stattdessen werden die Proficiency-Check-Inhalte geflogen, Engine Failure bei der Entscheidungsgeschwindigkeit V1, die in der Praxis fast niemals vorkommen.

Wenn ein Go-around so selten geflogen wird, braucht man sich nicht zu wundern, dass sich Crews sehr schwer tun, selbst aus einer grundsätzlich leichten Windshear Recovery in einen normalen Go-around überzugehen. An einem internationalen Flughafen kann man selten bis 4000 Fuss steigen, um dann langsam den Flieger «aufzuräumen». Bei keinem Verfahren kommt es so häufig zu Überschreitungen von Limiten wie bei einem Go-around mit niedrigen Missed-Approach-Höhen. Das Flight Data Monitoring (FDM) von Airbus hat gezeigt, dass sechs Prozent aller Go-arounds über 30 Sekunden benötigen, um die Klappen eine Stufe einzufahren. Neun Prozent aller Go-arounds benötigen mehr als 20 Sekunden, um das Fahrwerk einzufahren. Ein trainiertes Verfahren, ein trainierter Ablauf sähe anders aus. Wir müssen uns eingestehen, dass auch unser eigenes Unvermögen einen erheblichen Einfluss auf unsere Entscheidung hat.

Die Presage Group hat unter der Leitung von Martin Smith im Jahr 2012 weltweit insgesamt 2300 Piloten befragt, warum sie bei ihrem letzten unstabilierten Anflug keinen Go-around gemacht haben. Sie wollten vor allem über die individuellen Gedanken, Gefühle und Emotionen just im Moment der Entscheidung mehr wissen. Die ersten drei Gründe, warum trotzdem weitergeflogen wurde, sind: Fehlende Übung, mangelnde Crewkompetenz und schwache Crew-Koordination.<sup>2</sup>

In diesem Zusammenhang ist es nicht verständlich, dass bei der TUIfly nur noch ein Refresher pro Jahr durchgeführt wird oder bei manch einer Regional-Airline aufgrund von Kapazitätsengpässen Simulator-Ereignisse

im biologischen Tiefpunkt von 0 bis 4 Uhr früh geplant werden. Wir sind der Meinung: Lasst die Crews unter optimalen Bedingungen üben. Es gäbe genug Trainingsbedarf!

## Unser Unbewusstes

Bisher gewannen wir unsere Informationen über Go-arounds ausschliesslich aus dem Flight Data Monitoring. Über diese Daten hinaus besitzen wir heute – abgesehen von sehr wenigen qualifizierten Ombudsmännern – die oben genannte US-amerikanische Studie aus dem Jahr 2012. Neben den bereits erwähnten mangelnden fliegerischen Fähigkeiten ist der Grund Nummer sechs, um einen unstabilisierten Anflug fortsetzen zu können, «peer/professional pressures to land». Dazu zählen nur wenig bewusste, jedoch vorhandene Versagensängste, die ihren Ursprung in Gesprächen oder Erlebnissen mit Ausbildern oder Vorgesetzten haben und die uns dazu drängen, etwas «doch noch hinzubekommen» und damit den Anflug doch noch fortzusetzen. Weiterhin zählen dazu persönliche Hemmschwellen, etwa einen netten Freund oder Kollegen durch das Abbrechen seines Anfluges nicht blossstellen zu wollen. Viele unserer Reaktionen sind uns im Moment der Entscheidung nicht unmittelbar bewusst. Es ist daher eine menschlich vollkommen normale Reaktion, unser Verhalten im Nachhinein rational erklären und rechtfertigen zu wollen.

Noch risikoreicher ist ein bis heute nicht berücksichtigter und vollkommen unterschätzter Grund für einen unstabilisierten Anflug: die an Nummer acht genannte «Fatigue». Das Gefährliche daran ist: Je länger wir müde sind, desto weniger ist uns unsere Müdigkeit bewusst. In wissenschaftlichen Tests wird gemessen, wie häufig ein Proband ein aufblinkendes Kreuz am Bildschirm erkennt. Obwohl nur 70 Prozent der Kreuze gesehen werden, ist sich der Proband absolut sicher, alle Kreuze gesehen zu haben. Auf den Anflug übertragen bedeutet dies, dass, wenn der Anflug absichtlich aus Müdigkeit fortgesetzt wird, die gefährlichen Abweichungen und Risiken kognitiv gar nicht vollständig von den Personen erfasst werden. Die Piloten fühlen sich trotz ihrer Müdigkeit vermeintlich professionell und leistungsfähig. In Anbetracht der vielen Langstreckenflugzeuge, die zu Verkehrsspitzenzeiten die Flughäfen wie New York, Paris oder Frankfurt gleichzeitig anfliegen, eine höchst bedenkliche Erkenntnis. Es ist Zeit, dass in der Diskussion über Flugdienstzeiten diese wissenschaftlichen Forschungsergebnisse berücksichtigt und integriert werden.

Eine weitere Gefahr geht von unserer trügerischen Risikoeinschätzung aus, die von vielleicht 5000 Anflügen und zehn Jahren Flugerfahrung geprägt wird. Selbst wenn man 20 Jahre fliegt und jedes Jahr zwei schwere Anflüge in gewittrigem Wetter hinter sich hat, so sind dies lediglich 40 schwierige Anflüge in 20 Jahren Berufserfahrung, die erfolgreich verlaufen sind. Beim nächsten Schlechtwetteranflug könnte man intuitiv auf diese positive und lange Erfahrung des «einmal Bewältigten» der schwierigen Situation zurückgreifen. Innerlich sagt uns dann unser Unbewusstes: «Das passt schon.» Selbst wenn die Geschwindigkeit um 15 Knoten hin- und herspringt, die roten Radarechos direkt an der Runway stehen und es gerade schwer über der Bahn abgerechnet hat.

Grossen Einfluss auf unsere unbewusste Entscheidung hat laut einer Studie der Lufthansa aus dem Jahr 1998 auch die «Complacency oder unsere Gleichgültigkeit im Beruf»<sup>3</sup>. Dies kann dahingehend interpretiert werden, dass ein Pilot aus einer Art Trotz heraus den Anflug eher fortsetzt, anstatt einen Go-around zu machen, weil er keine Lust hat, persönliche Nachteile für seine getroffene Entscheidung, für seine Tätigkeit in Kauf zu nehmen.

### **Die Flughäfen – die unterschiedlichsten Missed-Approach-Verfahren**

Jeder Flughafen, zum Teil jede Landebahn und jeder Anflug hat ein unterschiedliches Missed-Approach-Verfahren. In seltenen Fällen ergeben sich diese aus der geografischen Lage der Landebahnen. In den meisten Fällen jedoch wäre eine Verbesserung und damit Vereinfachung möglich, wenn man sich nur international auf ein einziges Verfahren einigen könnte. In Wien zum Beispiel geht jeder Missed Approach vorbildmässig zuerst zehn Meilen geradeaus und anschliessend, immer mit einem Rechts-Turn, zu dem immer gleichen Missed Approach Fix. Natürlich direkt über dem Flughafen. Und immer in die gleiche Höhe von angenehmen 5000 Fuss, sodass die Crew Zeit hat, das Verfahren richtig durchzuführen, ohne gleich einen Level off durchführen zu müssen. Und dies gilt in Wien wohlgerne für alle Bahnen. So sollte Sicherheit aussehen!

### **Das fliegerische Management und die Sicherheitskultur**

Vor zehn Jahren wäre es noch undenkbar gewesen, dass sich ein fliegerischer Abteilungsleiter schriftlich mit der Bitte, Druckerpapier einzusparen, an seine Crews wendet.<sup>4</sup> Die Prioritäten von Führungspersonen haben sich verschoben. Wenn man sich in das fliegerische Management hineinversetzt, kann man seine Ansicht verstehen. Über Jahre hinweg fliegen sie

weniger und häufig die angenehmeren, weniger belastenden Touren. Auch ihr soziales Umfeld, ihre Referenten, fliegen deutlich weniger. So werden operationelle Probleme, Zeitdruck und Risiken, zum Beispiel durch Müdigkeit, nicht mehr am eigenen Leib erlebt und gespürt. Probleme der Mitarbeiter können dadurch nur schwer nachempfunden werden. Der Graben zwischen dem fliegerischen Management und dem normalen Linienpiloten wird zunehmend grösser, und damit unterscheiden sich auch die Risikoeinschätzungen. Der Sicherheitskultur einer Airline ist dies abträglich. Eine Studie zum Südatlantik-Unfall der Air France kam zu dem Schluss, dass das fliegerische Management durch diese Entfernung vom Flugbetrieb und aufgrund seines falschen finanziellen Anreizsystems dazu verführt wird, Risiken nicht mehr zu erkennen und letztendlich sogar am Training spart. Um das zu verhindern, ist ein grundlegendes Umdenken im fliegerischen Management notwendig.<sup>5</sup>

Zusätzlich hat sich unser organisatorisches Umfeld stark verändert. Es ist ausschliesslich durch Prozesse gekennzeichnet, die wirtschaftlich sehr effizient sind und in denen die Piloten einen nur mehr geringen eigenen Handlungsspielraum besitzen. Verspäten wir uns bei einem Kurzstreckenflug aufgrund eines Go-arounds, so bedeutet dies für uns einen erheblichen Mehraufwand und zusätzliche Arbeit. Bei einer Aussenposition und Bodenzeit von nur 35 Minuten in München lassen sich nach einer verspäteten Landung die 110 Passagiere des folgenden Fluges nur noch selten aufhalten. Laut Bodenprozess sind bei einer Aussenposition unsere Passagiere für den nächsten Flug bereits beim Einsteigen in den Bus. So ist es nur schwer möglich, den operationellen Druck von sich fernzuhalten. Interessant ist, dass in der oben genannten weltweiten Pilotenumfrage an Punkt Nummer neun das folgende Argument genannt wird: «I continued the unstable approach due to my personal resistance to managing the demands associated with a go-around». Kurzum, ein Go-around bedeutet mehr Arbeit und mehr Kommunikation mit den organisatorischen Schnittstellen – kann also als eine Bestrafung wahrgenommen werden.

## Die Lösung

Die Lösungen sind so vielfältig wie die Einflussfaktoren. Langfristig hilft der Sicherheitskultur einer Airline nur eine weitsichtige Geschäftsführung oder ein weitsichtiger Verwaltungsrat. Ein Verwaltungsrat, der sich nicht wie das mittlere Management an kurzfristigen Einsparungen messen lässt. Oder, wie es in der Analyse zur Air France heisst: «Major safety improvements are possible, but if, and only if, they are driven from the top».<sup>6</sup>

Kurz- und mittelfristig kann nur das vielfach belächelte CRM-Training uns Crews helfen. Wir müssen uns wieder der Gefahren bewusster werden und die «Bestrafung» durch unseren Go-around als eine professionelle Bürde unserer Aufgabe als Verkehrspilot auf uns nehmen. Dieses bewusste Ertragen einer organisatorischen Bestrafung kann dann sogar ein besonderes Merkmal sein, mit dem ich mich von anderen Berufen abheben kann. Also ein Zeichen von professioneller Stärke und Exzellenz. Ähnliches kennen wir aus der Procedure Adherence oder dem Error Management. Gerade das extrem disziplinierte Einhalten von Verfahren unterscheidet uns von anderen Berufen, es widerspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, ist aber notwendig, um ein höchstes Sicherheitsniveau aufrechtzuhalten. Im Error Management kennen wir das intuitive «Fehler-unter-den-Teppich-kehren» im normalen Leben. Wenn wir aber Fehlerketten im Ansatz unterbrechen wollen, müssen wir jeden Fehler sofort ansprechen, sogar dann, wenn man ihn selbst gemacht und der Kollege ihn noch gar nicht bemerkt hat. Wir verhalten uns also diametral anders, als es jedermann sonst macht. Aus diesem Mut zum Gesichtsverlust – denn das ist das Ansprechen von Fehlern – wird so ein herausragendes Merkmal von Professionalität. Ein hervorragendes CRM-Training kann dies vermitteln.

Die Lösung liegt mehr denn je in uns selbst! Von unseren Vorgesetzten können wir zurzeit leider nur wenig Unterstützung erwarten. Beim Approach fühlen wir uns, ähnlich dem Bild der griechischen Mythologie, dem Gesang der schönen Sirenen, zum Weiterflug und zur Landung geradezu hingezogen. Und gegen die hier beispielhaft erwähnten Einflüsse hilft auch kein Bienenwachs in den Ohren oder das Festbinden an einen Mast, wie es Odysseus seinen Seglern empfohlen hat. ●



## Quellen

1. Simon Henderson et.al. (2009): Allen sog. «Landing Excursion» geht in 29 Prozent der Fälle ein unstabiler Anflug voraus. 16 Prozent davon sind zu schnell, 11 Prozent zu hoch und 4 Prozent hatten eine zu hohe Sinkrate.
2. Smith, Jamieson, Curtis: Inspiring Decision to Go Around, Aero Safety World, Juni 2013, S. 28-32.
3. «Analyse von Flugsituationen und Entwicklung präventiver Massnahmen», Forschungsprojekt Flugsicherheit, Deutsche Lufthansa AG, FRA CF, 1998
4. Die Einsparung beträgt in dieser grossen Regional-Airline übrigens maximal 5000 Euro pro Jahr inkl. Druckerpapier und Laserpatronen – bei einer Flugzeugflotte im Wert von 1 Milliarde Euro.
5. Aviation Week & Space Technology: External Review proposes major changes to Air Frances structures and processes. 7. Feb. 2011
6. Aviation Week & Space Technology: External Review proposes major changes to Air Frances structures and processes. 7. Feb. 2011, Seite 40

# AEROPERS-«Rundschau» sucht Redaktorin oder Redaktor!

---

**«Schreiben ist nicht Kommunikation mit Lesern, auch nicht Kommunikation mit sich selbst, sondern Kommunikation mit dem Unaussprechlichen.»** *Max Frisch*

Die «Rundschau» hat sich in Aviatikkreisen als Fachmagazin etabliert. Mit fast 3000 Abonnenten und einem Vielfachen an kostenlosen Downloads ist das Verbandsmagazin der AEROPERS weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Dank gut recherchierten Hintergrundberichten wird die «Rundschau» als informative und seriöse Fachzeitschrift wahrgenommen.

Unserem Team fehlt ein weiteres Mitglied, und wir suchen deshalb dringend Zuwachs. Auf welchem Flugzeugtyp (Avro, Airbus) Du fliegst und auf welcher Seite Du sitzt (F/O, CMD), spielt dabei keine Rolle. Als «Rundschau»-Redaktor bestimmst Du die Themen jeder Ausgabe mit und steuerst Deine Artikel bei. Die «Rundschau» erscheint vier Mal pro Jahr, was dem Redaktor genügend Zeit lässt, die Artikel zu recherchieren und zu verfassen.

Wenn Du Freude am Schreiben hast und gerne einen erweiterten Einblick in unseren Verband, die Swiss und die Aviatik erhalten würdest, melde Dich unverbindlich beim Redaktionsleiter André Ruth ([andre.ruth@aeropers.ch](mailto:andre.ruth@aeropers.ch)). Dein zeitlicher und finanzieller Aufwand wird laut dem Spesenreglement der AEROPERS vergütet.

*Wir würden uns über grosses Interesse freuen!*



Ende Artikel

# «Go-ahead» – Mode S

**Mode S ist nicht nur ein Ersatz von Mode A/C. Mode S erlaubt es den Lotsen auch, mittels Radar einen etwas ausgedehnteren Blick ins Cockpit zu werfen. Ein Überblick über eine Technologie, die vor rund 20 Jahren noch in den Kinderschuhen steckte.**

*Text: Gaby Plüss*

Am diesjährigen Januar-Stammtisch wollte einer meiner Kollegen von einem Piloten wissen, wann genau im Anflug die Piloten die Missed Approach Altitude setzen. Der Pilot beantwortete diese Frage natürlich gerne und wollte im Gegenzug wissen, weshalb mein Kollege diese Frage gestellt hatte. Die Aussage, dass wir die Selected Altitude mittels Mode S auf unseren Radarschirmen sehen können, löste beim Piloten ein ungläubiges Staunen aus. Er liess sich erst durch ein Handy-Foto überzeugen, dass wir weit mehr als bloss die Selected Altitude angezeigt bekommen.

Dieses Beispiel ist längst nicht das einzige, das ich zum Thema Mode S auflisten könnte. In meinem Postfach stecken öfters E-Mails von Piloten, die Fragen zu Mode S haben. Grund genug für mich, Mode S in der vorliegenden «Rundschau» zu platzieren und ein bisschen Licht ins Dunkel zu bringen.

## **Es war einmal...**

Während meiner Grundausbildung zur Fluglotsin vor gut 20 Jahren war Mode S noch kein Thema. Wir beschäftigten uns anno dazumal ausschliesslich mit SSR Mode A/C. Beim Forschen in meinen alten Ausbildungsunterlagen bin ich unter anderem auf folgende Aussagen gestossen: «The SSR response is a four digit octal code. The octal code consists of three bits. There is a maximum of 4096 SSR codes available».

SSR-Codes werden in zwei Gruppen eingeteilt, nämlich in Discrete Codes und in Non-discrete Codes. Ein Non-discrete Code ist ein Code, der mit den Zahlen «00» endet und von mehreren Flugzeugen gleichzeitig verwendet werden kann. Darunter fallen beispielsweise der allgemeine Schweizer VFR-Code 7000 oder die Emergency Codes 7500, 7600 und 7700. Im Gegenzug ist jeder Code, der nicht mit den Zahlen «00» endet, ein Discrete Code. Discrete Codes dienen der Radar-Identifikation und dürfen somit gleichzeitig nur einem einzigen Flugzeug zugeteilt werden.

Ursprünglich wurden alle Discrete Codes europaweit nur einmal vergeben. Mit der Zunahme des Luftverkehrs stiess dieses System aber irgendwann an seine Grenzen. In den 80er Jahren hat Eurocontrol deshalb für Europa mehrere sogenannte «ORCAM Participating Areas» kreiert. Innerhalb jeder dieser Zonen können theoretisch jeweils alle Discrete Codes verwendet werden. Dennoch muss sichergestellt sein, dass ein Code innerhalb einer Zone keinesfalls gleichzeitig mehrfach verwendet wird. Deshalb wird normalerweise beim Wechsel von der einen zur nächsten Zone ein neuer Code zugeteilt, wie das auch heute noch beim Übergang vom italienischen zum Schweizer Luftraum oftmals der Fall ist.

Bald einmal zeichnete sich jedoch ab, dass auch dieses System an seine Grenzen stossen würde. Eurocontrol rief deshalb Mitte der 90er Jahre das sogenannte «Mode-S-Programm» ins Leben. Das ursprüngliche Ziel war, die Erforschung und Entwicklung neuer Technologien als Ersatz für SSR Mode A/C zu unterstützen. Konkret war das Programm darauf ausgelegt, die Spezifizierung, die Entwicklung, die Validierung und die operationelle Einführung von SSR Mode Select (daher auch die Bezeichnung Mode S) zu unterstützen. Nachdem diese Ziele vollumfänglich erreicht waren, wurde das Programm im Jahr 2009 abgeschlossen.

### **Mode A/C versus Mode S**

Beim Mode-A/C-Transponder wird der Discrete Code von der ATC vorgegeben und vom Piloten im Transponder eingestellt. Sendet das Sekundärradar eine Anfrage aus, so antworten sämtliche Mode-A/C-Transponder innerhalb der Reichweite mit ihrem Code und der codierten Druckhöhe.

Beim ModeS bekommt jedes Flugzeug eine eigene ICAO-Adressierung, die von den nationalen Behörden zugeteilt und im Transponder fix programmiert wird. Da es sich dabei um eine 24-Bit-Adressierung handelt, sind mehr als 16 Millionen verschiedene Kombinationen möglich. Das Sekundärradar verwendet diese Adressen für selektive Anfragen (daher auch die Bezeichnung Mode Select) an einzelne Flugzeuge respektive deren Transponder.

In Europa wurde Mode S in zwei Stufen eingeführt, nämlich Mode S Elementary Surveillance (ELS) und Mode S Enhanced Surveillance (EHS). Bei der Elementary Surveillance werden hauptsächlich Flight-ID und Flughöhe übermittelt. Hinzu kommen noch eine Meldung über die Datenfähigkeit des Transponders und eine Statusanzeige, die angibt, ob sich das Flugzeug am Boden oder in der Luft befindet. Bei der Enhanced Surveillance werden diverse sogenannte «Downlinked Aircraft Parameters» (DAPs) wie beispiels-

weise Selected Altitude oder Magnetic Heading zusätzlich übermittelt. Weitere Details zu Mode S sowie Definitionen und Begriffe sind in zwei Kästen zu finden.

## **Verfahren**

Pilotenseitig gibt es im Zusammenhang mit Mode S nicht allzu viel zu beachten. Am wichtigsten ist zweifelsohne, dass die vom Piloten eingegebene Flight-ID mit der Aircraft Identification im ICAO-Flugplan übereinstimmt und vor Aktivierung des Transponders eingegeben wird. Der Transponder muss dabei nach Erhalt der ATC-Clearance bereits am Boden eingeschaltet werden. Nach der Landung sollte der Transponder erst nach Erreichen des Standplatzes ausgeschaltet werden.

ATC-seitig haben wir einige zusätzliche Punkte zu berücksichtigen. Sind sowohl das Flugzeug als auch Start- und Zielflughafen sowie der zu durchfliegende Luftraum als Mode-S-tauglich deklariert, teilt unser System automatisch den Mode-A-Code 1000 zu.

Erfolgt die Identifikation mittels MSID (Mode S Aircraft Identification), müssen wir diese bereits via Bodenradar überprüfen. Stellen wir eine Diskrepanz zwischen MSID und ATC-Rufzeichen fest, wird der Pilot aufgefordert, seine MSID nochmals einzugeben. Bleibt die Diskrepanz bestehen, werden wir einen Discrete Code zuteilen.

Ab und zu kommt es vor, dass ein Flug nicht mehr Mode-S-tauglich ist. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn der Mode-S-Transponder plötzlich keine Daten mehr sendet oder wenn aufgrund technischer Unterhaltungsarbeiten am Bodenradar die Verifizierung der MSID vor dem Start nicht möglich ist. In solchen Fällen werden wir ebenfalls auf einen Discrete Code zurückgreifen. Gleiches gilt auch, wenn ein Flug eine Ausweichlandung macht und wir den Flugplan im System entsprechend anpassen.

## **Downlinked Aircraft Parameters**

Die Frage, welche Parameter wir auf unseren Radarschirmen darstellen können, hat schon öfters zu Diskussionen zwischen Lotsen und Piloten geführt. Ein Blick auf das Foto unten zeigt, welche Daten wir einblenden können.

In Bezug auf MSID, Selected Altitude und QNH sehen wir das, was die Piloten manuell eingeben. Bei der Selected Altitude haben wir allerdings keine Anzeige, ob diese armiert (selected) oder nur vorgewählt (set) ist. Bei gewissen Flugzeugtypen wird auch oberhalb des Transition Levels das vor dem Start eingestellte QNH anstelle des Standardwerts übermittelt. Der

Wind wird von unserem System errechnet und stimmt nicht unbedingt mit der Anzeige im Cockpit überein. Bei den restlichen Parametern sehen wir genau das, was das Flugzeug aktuell fliegt. Ein Abweichen von einer zugeordneten Geschwindigkeit bleibt uns heutzutage somit nicht mehr verborgen und kann zu einer entsprechenden Reaktion des Lotsen führen.

DAPs sind kein Ersatz für Read-backs. Wir verwenden DAPs, um unsere Situational Awareness zu erhöhen. Ebenso können wir in gewissen Fällen auf einzelne Funksprüche verzichten. Anstatt beispielsweise ein Heading am Funk zuerst zu erfragen, können wir dieses direkt ablesen, um danach eine entsprechende Anweisung zu erteilen. Dennoch ist der Gebrauch von DAPs nicht zwingend vorgeschrieben. Es ist dem einzelnen Lotsen überlassen, welche Parameter er in welchem Masse einsetzen will.

### **Elektronische Überwachung**

Am 4. November 2013 veröffentlichte Skyguide eine Medienmitteilung. Darin war unter anderem zu lesen, dass im Rahmen des Projekts «Stripless» die elektronische Überwachung der im Cockpit eingestellten Flughöhe eingeführt wird. Die sogenannte «EHS-CLAM-Funktion» (Cleared Level Adherence Monitoring based on Enhanced Mode S) warnt die Fluglotsen bei einer Diskrepanz zwischen Cleared Level und Selected Altitude. Mit diesem neuen Sicherheitsnetz können mögliche Fehler von Flugsicherung oder Cockpit Crews korrigiert und das Sicherheitsniveau zusätzlich erhöht werden. Allerdings steht die EHS-CLAM-Funktion noch nicht in sämtlichen Units zur Verfügung. In Zürich arbeiten vorerst nur die Kollegen der Luftstrasse mit dieser neuen Funktion. Im Approach werden wir diese Funktion erst zusammen mit dem Ersatz unseres elektronischen Kontrollstreifensystems bekommen, was voraussichtlich im Laufe des Jahres 2015 der Fall sein wird.

### **[gaby.pluess@swissatca.org](mailto:gaby.pluess@swissatca.org)**

Kurz nach Erscheinen der letzten «Rundschau» haben wir von einem pensionierten Piloten eine E-Mail bekommen. Henry Lüscher liess uns wissen, dass unser erster Stammtisch vom 15. Oktober 2013 nicht der erste Anlass dieser Art gewesen sei. Anno 1984 hätten bereits solche Treffen stattgefunden. Als «Beweis» schickte er uns einen Auszug aus der «Rundschau» vom Juli/August 1984, die er bei sich zu Hause im Keller archiviert hat.

Ich habe mich über Henrys Mail sehr gefreut. Die Tatsache, dass sich im Vorfeld unseres ersten Stammtisches keiner der mit mir befreundeten Pilo-

ten an einen dieser Anlässe erinnern konnte (oder wollte), hat mich allerdings ein bisschen verwundert. Aber eigentlich spielt es keine Rolle. Wir freuen uns über jeden Piloten, der den Weg zu uns findet. Willkommen sind alle, egal ob jung oder alt, ob aktiv oder pensioniert. Unsere Treffen machen jedes Mal ganz viel Spass. Und wer weiss, vielleicht werde ich ja bald einmal das Vergnügen haben, auch Henry an einem unserer Stammtische begrüßen zu dürfen! ●

## **Terms and Definitions**

### **ACID**

Aircraft identification: manually set by the pilot at the FMS or at the transponder control panel, commonly referred to as flight ID. ACID has to be identical to the aircraft identification filed in field 7 of the ICAO flight plan form.

### **MSID**

Mode S aircraft identification: ACID once it is downlinked from the Mode S transponder. For aircraft assigned with A1000, it is the basis for radar identification.

### **MSCC**

Mode S Conspicuity Code A1000: assigned to indicate that radar identification is based on MSID.

## **Mode S**

### **Description**

Mode S is a secondary surveillance radar technique that permits selective interrogation of aircraft by means of a unique 24-bit aircraft address. It employs ground based interrogators and airborne transponders and operates in the same radio frequencies (1030/1090 MHz) as conventional SSR systems with which it is backwards compatible. Mode S has been deployed because the historical SSR systems have reached the limit of their operational capability.

### **Mode S Elementary Surveillance (ELS)**

#### **1. Functionality**

Aircraft compliant with Mode S ELS provide the following basic functionality:

- automatic reporting of aircraft identity
- altitude reporting in 25ft intervals (subject to aircraft capability)
- transponder capability report
- flight status (airborne/on the ground)

## 2. Benefits

Aircraft compliant with Mode S ELS provide the following operational benefits:

- unambiguous aircraft identification
- improved integrity of surveillance data
- improved air situation picture and tracking
- alleviation of Mode A code shortage
- improvements to safety nets (e.g. short term conflict alert)
- increased target capacity

## Mode S Enhanced Surveillance (EHS)

### 1. Functionality

Aircraft compliant with Mode S EHS provide basic functionality features (see above) plus the following downlinked aircraft parameters (DAPs):

- selected altitude
- roll angle, true track angle and track angle rate
- ground speed
- magnetic heading
- indicated airspeed and Mach-number
- vertical rate (barometric rate of climb/descent)
- TCAS downlinked resolution advisories

### 2. Benefits

In addition to the benefits for Mode S ELS identified above, aircraft compliant with Mode S EHS also provide the following operational benefits:

- improved situation awareness
- progressive reduction of R/T workload per flight
- safety enhancement.

*Quellen: eurocontrol/skybrary*



# Das Modell Ryanair im Sinkflug

**2013 musste Ryanair zum ersten Mal eine Gewinnwarnung veröffentlichen. Die Airline kommt zunehmend unter Druck. Grund dafür sind sowohl innere als auch äussere Faktoren, die das Erfolgsmodell Ryanair ins Wanken bringen.**

*Text: Clemens Kopetz, Vorstandsmitglied*

Wie schaffen es Billigfluggesellschaften, Jahr für Jahr Gewinne zu erwirtschaften, wenn viele alteingesessene europäische Airlines am Kämpfen sind? In der letzten «Rundschau»-Ausgabe versuchten wir diese Frage am Beispiel der Ryanair zu beantworten. Kurz gefasst basiert deren Businessmodell auf vier Pfeilern: staatliche Subventionen, günstige Arbeitskräfte, optimale Ausnutzung der Flotte sowie eine oft undurchsichtige Preisgestaltung. Mit dieser Strategie wuchs Ryanair zu einer der grössten Fluggesellschaften Europas heran. Doch das Fundament dieses Erfolgs beginnt zu bröckeln, und Ryanair sah sich gezwungen, für 2013 eine Gewinnwarnung an seine Investoren herauszugeben.

## **Finanzieller Aspekt**

Bucht man bei der Swiss ein Ticket nach Frankfurt, dann wird man am Flugplatz «Frankfurt am Main» aussteigen. Dieser liegt rund zehn Kilometer vom Stadtzentrum der Wirtschaftsmetropole entfernt, was einer etwa 15-minütigen Autofahrt entspricht. Fliegt man mit Ryanair nach Frankfurt, so landet man in Frankfurt-Hahn. Ein ehemaliger Militärflugplatz, der 125 Kilometer westlich von Frankfurt liegt, was rund einer eineinviertelstündigen Autofahrt entspricht.

Wegen dieser kundenunfreundlichen Namensgebung schaffte es Frankfurt-Hahn schon mehrmals in die Medien. Im letzten Jahr jedoch kam der Flugplatz besonders wegen der grosszügigen Subventionierung durch das Bundesland Rheinland-Pfalz in die Schlagzeilen. Diese Subventionen wurden grösstenteils an die wichtigste Fluggesellschaft am Platz – Ryanair – mittels vergünstigter Landetaxen oder Bodenabfertigung weitergegeben. Inzwischen steht der Flughafen Hahn vor der Insolvenz.

Das Beispiel Frankfurt-Hahn ist symptomatisch für die gängige Praxis der Subventionierung des Ryanair-Flugbetriebs durch regionale Regierungen. Diese sehen in der irischen Fluglinie eine Möglichkeit, die regionale Wirtschaft und den Tourismus anzukurbeln.

Doch damit dürfte nun Schluss sein. Die direkte oder indirekte Subventionierung von Fluggesellschaften durch Flugplätze wurde für illegal, da wettbewerbsverzerrend, erklärt. In einem aktuellen Fall begutachtet der Europäische Gerichtshof 22 Flughäfen, bei denen Fluggesellschaften mit Steuergeldern subventioniert wurden. 17 dieser Flughäfen werden von Ryanair angefliegen. Das Urteil, das 2014 erwartet wird, könnte zu massiven Rückzahlungsforderungen führen. Unter der Hand werden Zahlen im hohen dreistelligen Millionenbetrag genannt. Pro Fluggesellschaft wohl gemerkt.

Doch auch die Aussagen der Europäischen Kommission dürften Ryanair und anderen europäischen Firmen Kopfzerbrechen machen. Am 25. November 2013 kündigte sie an, dass sie Steuerschlupflöcher innerhalb der Europäischen Union schliessen will. Für Firmen wie Ryanair, die ihre Steuern durch Subfirmen an steuergünstigen Orten wie der Isle of Man optimieren, wird diese Entscheidung teure Folgen haben.

## **Konkurrenten**

Auch die wachsende Konkurrenz im Low-cost-Segment setzt den irischen Anbieter immer mehr unter Druck. Lange Zeit war Ryanair der einzige Low-cost-Anbieter, der abseits von Nischenmärkten eine grosse Masse an Passagieren transportierte. Inzwischen ist auch dieses Marktsegment heftig umkämpft.

Im Norden wächst Norwegian Air Shuttle massiv. Die Fluggesellschaft, die bis 2004 noch mit Fokker 50 innerhalb Skandinaviens flog, hat inzwischen 81 Boeing 737 in ihrer Flotte – mit 268 weiteren Fixbestellungen und Optionen auf 156 weitere Flugzeuge. Seit 2013 wagt sich Norwegian Air Shuttle in den Low-cost-Langstreckenmarkt. Ein Marktsegment, von dem Michael O’Leary zwar oft redet, aber bisher nicht betreten hat.

Auch in Osteuropa wird für Ryanair die Luft dünner. Lange Zeit profitierten die Iren von einem Vakuum, das von bankrotten oder finanziell angeschlagenen osteuropäischen Airlines hinterlassen wurde. Nun formiert sich dort Konkurrenz. Wizz Air möchte das Potenzial ebenfalls ausnutzen und hat die Flotte auf inzwischen 45 Flugzeuge ausgebaut, mit 70 fixen Bestellungen.

Ryanair hat zwar im hart umkämpften Low-cost-Segment einen Startvorteil durch die bereits vorhandene Grösse und Erfahrung. Aber die Konkurrenz schläft nicht, und erstmals seit Jahren scheint Ryanair unter Zugzwang.

## **Medien**

Michael O’Leary ist bekannt für sein exzentrisches Auftreten und seine saloppen Sprüche an Pressekonferenzen. Dies ist Teil der Marketingstrategie,

die Ryanair lange Jahre erfolgreich anwenden konnte. Die Medien mochten den unkonventionellen CEO. Während andere Fluggesellschaften mit teuren Werbekampagnen versuchen, ihre Kundenfreundlichkeit und ihren Service hervorzuheben, basiert Ryanairs Kommunikationskonzept auf Provokation, Billigkeit und Aufmerksamkeit.

Doch dies änderte sich 2013, als bekannt wurde, dass gleich drei Flugzeuge der irischen Fluglinie einen Mayday-Ruf wegen Treibstoffknappheit absetzten und in Valencia landen mussten. Ryanair versuchte von dem Thema abzulenken, doch sowohl die Öffentlichkeit als auch die Luftverkehrsämter begannen sich für den Fall zu interessieren.

Als dann mehrere Piloten im holländischen Fernsehen Aussagen über die intern herrschende Fuel Policy machten, bekam O’Leary mehr Aufmerksamkeit, als ihm recht war. Plötzlich wurde von internen Ranglisten berichtet, die den Treibstoffverbrauch der einzelnen Kapitäne auf diversen Routen aufzeigte. Es wurde von Briefen berichtet, in denen Crews dazu ermahnt wurden, nicht zu viel Treibstoff mitzunehmen sowie nach jeder Landung den Cockpit Voice Recorder zu löschen.

Obwohl in der Berichterstattung wohl etwas übertrieben wurde, gab der Inhalt doch zu denken.

Anstatt auf die Anschuldigungen mit Fakten zu reagieren, drohte Ryanair mit einer massiven Klagewelle gegen die Fernsehstationen und die interviewten Personen. Mehrere Sender gaben klein bei, gegen andere laufen jetzt noch Verfahren, deren Urteile noch offen sind.

Dieses aggressive Vorgehen kam auch innerhalb des Konzerns nicht gut an. Investoren monierten das schlechte Image, das man in der Öffentlichkeit habe. Ein solches Image könne man sich angesichts der wachsenden Konkurrenz nicht mehr erlauben. Auch mit den Medien hat es sich Ryanair verspielt, und diese stehen der Airline wesentlich kritischer gegenüber als noch vor einem Jahr.

In der zweiten Hälfte 2013 änderte Ryanair daher die Strategie. Man wolle in Zukunft kundenfreundlicher auftreten. Neben einem neuen Pressesprecher und einen neuen Kommunikationschef wurde auch eine neue, übersichtlichere Website präsentiert. Erstmals seit Langem findet man auf dieser einen Link zum Kundenservice inklusive E-Mail-Adresse. Das ist ein grosser Schritt für eine Firma, die auf ihrer Website bislang nur eine irische Telefonnummer publizierte. Doch diese neue Kundenfreundlichkeit kostet wiederum mehr Geld.

## **Ryanair Pilots Group**

Nicht nur von aussen wächst der Druck auf Michael O’Leary und seine Firma. Auch innerhalb der Firma kocht es. Bislang gelang es der Geschäftsführung,

eine Organisierung der Piloten zu verhindern. Unliebsame Piloten wurden einfach auf eine andere Basis versetzt, wurden degradiert oder einfach nicht mehr eingesetzt, was einer Entlassung gleichkommt.

Mit Unterstützung der European Cockpit Association und den nationalen Dachverbänden konnte in den letzten Jahren ein Schattenverband aufgebaut werden. Ende 2013 waren bereits mehr als die Hälfte aller Ryanair-Piloten Mitglied der Ryanair Pilot Group (RPG – [www.ryanairpilotgroup.com](http://www.ryanairpilotgroup.com)). Der Interimsvorstand besteht aus ehemaligen Vorständen anderer Pilotenverbände.

Die erste Pressekonferenz des Verbandes erzeugte grosses Medieninteresse, und die offengelegten Arbeitsbedingungen und die Quasi-Selbstständigkeit der Piloten gingen durch die Presse. Gleichzeitig präsentierte die RPG ihre Ziele. Darunter befinden sich vermeintlich selbstverständliche Wünsche wie etwa einheitliche Arbeitsverträge, eine vernünftige Pensionskasse oder die Einhaltung nationaler Steuer- und Sozialgesetze. Doch das ist nur die Spitze des Eisbergs. Die Liste der Wünsche ist wesentlich länger, und Punkte wie bezahlter Krankenurlaub, transparente Ferienregelungen oder die Anerkennung einer Gewerkschaft zeigen, wie es um die Wertschätzung der Angestellten bei Ryanair steht.

Nach der Pressekonferenz wurden sämtliche Mitglieder des Interimsvorstandes von Ryanair verklagt, und es werden wohl nicht die letzten Klagen sein. Trotzdem finden sich innerhalb der RPG aktive und engagierte Piloten, die sich bereit erklärt haben, die Mitglieder des Interimsvorstandes in Zukunft zu ersetzen und die Folgen in Kauf zu nehmen. Das Moment, das rund um die RPG entstanden ist, wird sich nicht durch Klagen und andere Arten der Einschüchterung lösen lassen. Ryanair wird sich in naher Zukunft mit seinen Pilotenvertretern an einen Tisch setzen müssen.

## **Ausblick**

Die Piloten innerhalb von Ryanair solidarisieren sich und kämpfen gemeinsam für ihre Arbeitsbedingungen. Damit ist viel erreicht, und wir dürfen gespannt sein, wie es im Jahr 2014 dort weitergeht.

AEROPERS-SwissALPA unterstützt die European Cockpit Association und die Ryanair Pilot Group in ihren Bestrebungen für bessere Arbeitsbedingungen und hofft, dass sich auch die Piloten anderer Low-Cost-Carrier für ihre Arbeitsbedingungen einsetzen. Der Fall Ryanair zeigt, was möglich ist, wenn wir Piloten untereinander solidarisch sind und uns für unsere Rechte einsetzen.

Ryanair hat bis heute keine Flugzeuge in der Schweiz stationiert. Doch von Basel aus wird es ab April je einen Flug nach Dublin und nach London geben.

Beunruhigend ist dagegen die Situation in Genf, wo easyJet Switzerland seit 2013 Leihpiloten über eine Zuger Firma einstellt. Im letzten Jahr waren das erst sechs Copiloten, heuer sollen es 20 weitere sein. Da sich das Modell für die Firma bewährt, wird darüber nachgedacht, auch Direct-entry Captains über eine externe Firma anzustellen.

Zusammen mit der European Cockpit Association werden wir noch in diesem Jahr einer Kampagne lancieren, um die Öffentlichkeit und die Politik auf diese Entwicklungen aufmerksam zu machen. ●

# Neue EASA Flight Time Limitations

**Endlich gelten die gleichen Vorschriften für alle europäischen Fluggesellschaften. Obwohl wissenschaftliche Erkenntnisse nur ungenügend eingeflossen sind, ist es ein Schritt in die richtige Richtung. Für Swiss-Besatzungen sind nur kleine Änderungen zu erwarten.**

*Text: Andreas Umiker, Vizepräsident AEROPERS, Co-Leiter Ressort Operations*

Am 29. Januar 2014 hat die EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) die lange erwarteten neuen europäischen Flugdienstzeitvorschriften veröffentlicht. Jürg Ledermann hat in der «Rundschau»-Ausgabe 2/2011 die Entstehung dieses Regelwerkes beleuchtet und dabei den Fokus auf das Thema Müdigkeit und den Vergleich mit den amerikanischen und den britischen Flugdienstzeitregelungen (FTL) gelegt. Nachdem nun die EASA FTL in der definitiven Fassung vorliegen, soll dieser Artikel schwergewichtig die Differenzen zu den bisher gültigen Vorschriften und die praktischen Einflüsse im Rahmen der Swiss-Operation beleuchten.

## **Regelwerk mit Schwächen**

Im Rahmen der Bemühungen, für Europa flächendeckend harmonisierte Flugdienstzeitvorschriften einzuführen, hat das Europäische Parlament im August 2008 die Verordnung (EG) 1899/2006, bekannt als «EU OPS», erlassen. Im Abschnitt Q dieser Verordnung wurden zwar umfassende Beschränkungen definiert, diese waren aber lückenhaft und basierten nicht auf wissenschaftlich erarbeiteten Grundlagen zu den Themen Arbeitsbelastung, Nacht-/Schichtarbeit und Ermüdung. Es war den Mitgliedsstaaten (denen die Schweiz durch das bilaterale Luftverkehrsabkommen von 1999 gleichgestellt ist) überlassen, die Lücken mit eigenen Vorschriften zu füllen. Diese Schwächen waren dem Europäischen Parlament bereits bei der Annahme der Verordnung bekannt, weshalb die EASA gleichzeitig mit der Annahme den Auftrag erhielt, Verbesserungen auszuarbeiten. Es wurde also ein Regelwerk in Kraft gesetzt, das als Auslaufmodell geboren worden war.

In der Folge wurde eine wissenschaftliche Studie bei MOEBUS Aviation in Auftrag gegeben, die die Auswirkungen von langen Flugdiensten, Nachteinsätzen und Flügen über viele Zeitzonen hinweg analysieren sollte. Die Nachfolge-Verordnung sollte gemäss Auftrag diese wissenschaftlichen Grundlagen berücksichtigen und darüber hinaus die Lücken der EU OPS schliessen, um schlussen-

dlich eine für alle Mitgliedsstaaten verbindliche und sinnvolle «bottom line» zu schaffen. Um es vorweg zu nehmen: Das hehre Ziel wurde nur teilweise erreicht.

Nach einem unendlich lange erscheinenden Vernehmlassungsprozess, der neben den Mitgliedsstaaten auch alle anderen Stakeholder involvierte, hat das Parlament am 29. Januar 2014 nun endlich die als «EASA FTL» bezeichneten neuen Grundlagen publiziert. Das Regelwerk beinhaltet neben dem eigentlichen Gesetzestext (COMMISSION REGULATION [EU] No 83/2014) auch detailliertere Ausführungsbestimmungen (Certification Specifications CS-FTL.1) sowie umfangreiches Begleitmaterial. Die Mitgliedsstaaten haben nun zwei Jahre Zeit, die neuen Vorschriften umzusetzen. Sie treten per 18. Februar 2016 definitiv in Kraft und ersetzen bisheriges nationales und europaweites Recht – auch in der Schweiz. Wie die neuen Vorschriften in der Schweiz im Detail in die bestehende Struktur der Luftfahrtgesetze eingebettet werden sollen, ist noch nicht bekannt.

### **Extrem lange Dienstzeiten**

Die maximale tägliche Flugdienstzeit (maximum daily flight duty period) beträgt zwar nach wie vor 13 Stunden, jedoch wird neu unterschieden, ob ein Pilot in der Zeitzone, in der sein Einsatz beginnt, akklimatisiert ist oder nicht. Ist sein Status bezüglich Zeitverschiebung unklar, wird die Flugdienstzeit um bis zu zwei Stunden reduziert. Die EASA benützt zur Unterscheidung die beiden Begriffe «acclimatised state» und «unknown state of acclimatisation». Ausserdem wird die Flugdienstzeit in Abhängigkeit zur Reporting Time ebenfalls angepasst, womit eine ähnliche Systematik eingeführt wird, wie sie sich bei uns seit Jahrzehnten bewährt hat. Die auf der erwähnten MOEBUS-Studie basierende Forderung der Pilotenverbände, die maximale Flugdienstzeit in der Nacht auf zehn Stunden zu reduzieren, wurde leider nicht umgesetzt. Die Limite bleibt unverändert bei elf Stunden für einen Nachteinsatz mit bis zu zwei Sektoren. Es wurde auch die Möglichkeit aus der EU OPS übernommen, zweimal innerhalb von sieben Tagen die Flugdienstzeit noch um eine Stunde zu erhöhen (Extension). So sind nach wie vor Einsätze möglich, die hart an der Grenze des menschlich Machbaren liegen. Beispiel: Bei einer Reporting Time um 17.25 Uhr Ortszeit kann unter Inanspruchnahme einer Extension bis am nächsten Morgen um 5.25 Uhr durchgearbeitet werden!

Als zusätzliches Entgegenkommen gegenüber den Flugbetriebsunternehmen erlauben die EASA FTL im Falle von «unknown state of acclimatisation» die Erhöhung der Flugdienstzeit um eine Stunde unter der Bedingung, dass

das Unternehmen ein sogenanntes «Fatigue Risk Management» (FRM) betreibt. Allerdings sind die Definition des FRM und die Konsequenzen bei daraus hervorgehenden Sicherheitsbedenken sehr offen formuliert und lassen dem Unternehmen grossen Interpretationsspielraum.

### **Vorgeschriebene Ruhezeit**

Die Vorschriften über die minimalen Ruhezeiten wurden aus der EU OPS übernommen, die dort noch vorhandenen Lücken jedoch geschlossen. So muss neu in Abhängigkeit der Anzahl überflogener Zeitzonen und der Gesamtdauer der Abwesenheit die Ruhezeit erhöht werden. Das ist ein Bereich, der bisher den nationalen Behörden zur Regelung überlassen wurde. Einer klassischen Nordatlantik-East-Coast-Rotation muss beispielsweise eine Ruhezeit von mindestens zwei «local nights» (acht Stunden zwischen 22 und 8 Uhr) folgen. Die immer wieder thematisierte Option, zwei Nordatlantikrotationen «back-to-back» unmittelbar hintereinander zu planen, ist also nicht mehr verfügbar. Wenn die nachfolgende Rotation in die entgegengesetzte Himmelsrichtung führt, muss die Ruhezeit auf mindestens drei Local Nights erhöht werden.

### **Enlarged volle Anrechnung der Flugdienstzeit**

Die Limiten für kumulative Flugdienst- und Dienstzeiten wurden unverändert übernommen. Sie wurden um zwei Grenzwerte ergänzt, um die Crews vor übermässigen Belastungen zu schützen: Neben der bekannten Limite von 900 Blockstunden pro Kalenderjahr gilt neu auch ein Maximum von 1000 Blockstunden in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten. Zusätzlich gibt es eine neue 14-Tages-Limite von 110 Dienststunden. Eine bedeutende Verbesserung gegenüber dem aktuell in der Schweiz gültigen Recht wurde ganz unscheinbar in einem Anhang zu den EASA FTL publiziert: Inflight Rest, also die Ruhezeit an Bord bei Flügen mit verstärkter Besatzung, zählt ganz als Flugdienstzeit! Die Regelung in der UVEK-Flug- und Dienstzeitenverordnung, dass nur die Zeiten zählen, in denen das Besatzungsmitglied tatsächlich mit der Führung des Flugzeugs beschäftigt ist, muss darum fallen gelassen werden. Damit gehören die auch zwischen der Swiss und der AEROPERS immer wieder geführten Diskussionen der Vergangenheit an.

### **Duty nach Standby**

Im Bereich Standby und Reserve wurde zwischen den verschiedenen Interessengruppen am längsten um eine Lösung gerungen. Die EU OPS hatte den Themenblock praktisch als Ganzes den nationalen Behörden delegiert, was zu



ganz unterschiedlichen Lösungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten führte. Es musste darum für die EASA FTL das ganze Kapitel neu geschrieben werden. Das Resultat präsentiert sich heute in Form einer Lawine komplexer Regeln, die auch nach genauem Studium der diversen Dokumente nur schwer zu durchschauen sind. Grundlage der Diskussionen war die breit anerkannte, wissenschaftlich erarbeitete Erkenntnis, dass auch bei Kombinationen von Standby und daraus folgender Flugdienstzeit die gesamte Wachphase eines Besatzungsmitglieds 18 Stunden nicht übersteigen sollte. Als wichtigste Massnahme, um dieses Ziel zu erreichen, wird neu Standby ab sechs Stunden von der maximalen Flugdienstzeit abgezogen. Beispiel: Wenn nach neun Stunden Standby ein Aufgebot erfolgt, muss die maximale Flugdienstzeit um drei Stunden reduziert werden. Diverse Zusatzregeln entschärfen jedoch diese Auflage zugunsten der Operators. So muss beispielsweise Standby in der Zeit zwischen 23 und 7 Uhr bei der Berechnung der maximalen Flugdienstzeit nicht berücksichtigt werden, weil davon ausgegangen wird, dass ein Besatzungsmitglied diese Zeit schlafend im Bett verbringt. Je nach Aufenthaltsort und Beginn des Standby-Dienstes wird damit das Schlafmanagement für die Besatzungsmitglieder sehr anspruchsvoll. Daraus folgt, dass eben trotzdem auch zukünftig noch Wachphasen von deutlich mehr als 18 Stunden möglich sein werden. Die EASA stiehlt sich aus der Verantwortung, indem die Einhaltung der maximal 18-stündigen Wachphase an die Operator delegiert wird. Auf die Umsetzung dieser Vorgaben darf man gespannt sein.

### **Split Duty und Augmented Crew Operation**

Zwei weitere, bisher in den EU OPS an die nationalen Behörden delegierte Themen bleiben noch zu erwähnen: Split Duty und Augmented Crew Operation. Beide Lücken werden mit EASA FTL endlich geschlossen und damit europaweit einheitlich geregelt.

Im Bereich Split Duty entsprechen die neuen Vorgaben weitgehend der bisher vom BAZL angewendeten Systematik. Ein kleiner, nicht unbedeutender Unterschied fällt jedoch auf: Heute darf bei Pausen über sieben Stunden die gesamte Flugdienstzeit um zwei Drittel der Pausenlänge erhöht werden. Fällt die Pause ganz in die Zeit zwischen 20 und 8 Uhr, darf sogar die ganze Pausenlänge angerechnet werden. Zukünftig wird die Erhöhung auf 50 Prozent der Pausenlänge beschränkt, was zu einer leichten Entschärfung ganz langer Split Duties führt.

Im Bereich Augmented Crew Operation (extension of flight duty period due to inflight rest) wird im Gegensatz zur heutigen BAZL-Vorgabe zwischen drei verschiedenen Klassen von Ruheeinrichtungen für die Besatzung unterschieden.

Die damit erzielbaren maximalen Flugdienstzeiten werden leicht reduziert. Als Beispiel seien hier die Werte für die bei der Swiss hauptsächlich verwendete «class 1 crew rest facility», dem eigentlichen Crew Bunk, erwähnt: Bisheriges Maximum gemäss BAZL-Regelung waren 18 Stunden für drei Piloten und 20 Stunden für vier Piloten (Swiss: 16 Stunden 30 Minuten zu dritt respektive 18 Stunden 30 Minuten zu viert). Die EASA FTL limitieren solche Einsätze neu auf 17 Stunden zu dritt und auf 18 Stunden zu viert. Voraussetzung dafür ist ein Sektor mit mindestens neun Stunden Flugzeit und maximal zwei Sektoren. Die EASA FTL sind also etwas restriktiver als die heutigen nationalen Limiten und werden für Einsätze mit vier Piloten auch zu einer Reduktion der Swiss-internen Limite führen.

### **Einfluss auf Swiss-Besatzungen**

Der Anpassungsbedarf bei unseren heutigen Flight Duty Regulations ist eher gering. Unsere sozialpartnerschaftlich erarbeiteten Regeln sind in den meisten Bereichen restriktiver als der neue Gesetzesrahmen. Wir werden uns aber mit einigen neuen Definitionen anfreunden müssen. Konkrete Änderungen sind nach heutigem Kenntnisstand und bevor das BAZL sich geäußert hat bei zwei Themen nötig:

- Die maximale Flugdienstzeit muss für Kurzstreckeneinsätze über drei oder vier Sektoren für Abflüge in der zweiten Nachmittagshälfte leicht gesenkt werden. Das könnte vereinzelte klassische Charter-Dreiecksflüge über die Nacht verunmöglichen. Da für alle Operator die gleichen Limiten gelten, ist auch ein Ausweichen auf einen Wetlease-Partner nicht möglich. In den vergangenen Jahren hat die Anzahl solcher Flüge bei uns aber stark abgenommen, sodass der praktische Einfluss dieser Änderung für die Swiss gering sein wird. Die reinen Charterfirmen wie Edelweiss werden jedoch kaum darum herumkommen, ihre Flugpläne Richtung Ägypten oder Kanarische Inseln anzupassen.
- Das Standby-Konzept muss den neuen Vorgaben angepasst werden. Zur Abdeckung der abendlichen Abflugwelle werden wohl wieder Standby Duties mit Beginn am Nachmittag zugeteilt werden müssen, damit zum Zeitpunkt des Abflugs noch die normale maximale Flugdienstzeit zur Verfügung steht. Es ist davon auszugehen, dass damit die Anzahl der Reservebesatzungen leicht steigen wird. Ob neue Formen von Standby, zum Beispiel eine Langzeitreserve, eingeführt werden, wird im Rahmen der Gespräche zur Umsetzung der EASA FTL in den kommenden Monaten zwischen der Swiss und der AEROPERS thematisiert.

Das Projekt «New FDR», das im Frühjahr 2012 gestartet wurde, basierte ganz auf dem damals vorliegenden Draft der EASA FTL. Damit liegt bereits ein Entwurf für die Umsetzung der EASA FTL bei der Swiss vor. Je nach Resultat der GAV14-Abstimmung muss er noch angepasst werden, um den dann festgelegten Produktivitätsrahmen korrekt abbilden zu können. Ob nach einem Nein zum GAV14 neben den EASA-FTL-bedingten Anpassungen trotzdem eine Flexibilisierung der Freitage-Regelungen von den FCM erwünscht ist, werden wir mit einer Umfrage bei den AEROPERS-Mitgliedern ermitteln. Immer wieder geäußerte Bedenken, dass die EASA FTL zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen führen werden, können klar widerlegt werden, da die Produktivität der Swiss-Piloten mit der GAV-Abstimmung festgelegt wird. Eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen alleine führt lediglich zu den oben erwähnten leichten Verbesserungen oder allenfalls zu produktivitätsneutralen Verschiebungen.

### **Zusammenfassung**

Die neuen EASA FTL vereinheitlichen viele bisher von den Mitgliedsstaaten unterschiedlich gehandhabte Bereiche der Arbeitszeiten von Flugpersonal. Dies führt zu gleich langen Spiessen unter allen Konkurrenten in Europa, verhindert Missbrauch und Ausnützung von Flugpersonal und ist damit klar ein Schritt in die richtige Richtung. Der Grundauftrag an die EASA, die wissenschaftlichen Studien zu den Themen Arbeitsbelastung, Übermüdung und Nacht-/Schichtarbeit in die neuen Vorschriften einfließen zu lassen, wurde aber leider nur bedingt erfüllt. Insbesondere bei der Begrenzung der Nachtarbeit und der ununterbrochenen Wachphasen gehen die EASA FTL zu wenig weit. Sie sind teilweise deutlich weniger restriktiv als die britischen und die amerikanischen Limiten. Trotz massivem Lobbying ist es den Pilotenverbänden nicht gelungen, sich gegen die kommerziellen Interessen der Operator durchzusetzen. Es wird darum auch in Zukunft unerlässlich sein, dass sich die Pilotenverbände für vernünftige Arbeitsbedingungen einsetzen, die nicht gesundheitsschädigend sind und ein Sozialleben zulassen, das diesen Namen verdient. ●

# Danke, Dodo!

**Der Jahresanfang bescherte der AEROPERS ein freudiges Ereignis: Dodo Leuzinger feierte ihr 25-jähriges Dienstjubiläum im Sekretariat unseres Pilotenverbands.**

*Text: Peter Tilly*

Im Jahr 1989, in dem ein grosser Teil unserer jüngeren Copiloten noch nicht einmal auf der Welt waren, trat Fräulein Doris Leuzinger ihre neue Stelle beim Pilotenverband AEROPERS an. Das Präsidium hatte Heiner Spörri inne, und die AEROPERS beschäftigte die gleichen Themen wie heute, einfach auf einem anderen Niveau. Ob damals alles besser war? Wo denken Sie hin! Auf der AEROPERS-Homepage findet man unter 1989 folgenden Eintrag: «Die Sicherung der Swissair-Arbeitsplätze ist also Priorität Nummer 1! Der Unterwanderungsschutz wird zum ersten Mal im GAV verankert. Es ist den AEROPERS-Mitgliedern allerdings schwierig zu vermitteln, warum man zum Schutz vor Auslagerung der Arbeitsplätze an billigere Konkurrenten wie Crossair oder CTA auch Zugeständnisse in der Produktivität oder monetärer Art machen muss.»

Präsidenten kamen und gingen, Sparprogramme übertrumpften sich mit originellen Namen. Immer mitten im Geschehen hielt Dodo stets die Fäden in der Hand und sorgte mit ihrer ruhigen und humorvollen Art dafür, dass der Dampfer AEROPERS den Kurs hielt und an Bord stets der Humor obsiegte. Dodo liess im letzten Vierteljahrhundert kaum ein internes Fest sausen und sorgte zur grossen Freude aller Raucher dafür, dass haarscharf nach der Nichtrauchergrenze, gut in Szene gesetzt, eine Batterie Aschenbecher auf die Freunde des Tabaks warteten.

Doch warum die Vergangenheitsform? Dodo bereichert zum Glück das «Ewige Wegli» noch immer jeden Bürotag mit ihrem charmanten Wesen und sorgt mit Disziplin dafür, dass am AEROPERS-Hauptsitz trotz der gerade herrschenden Krise alles seine Ordnung hat. Apropos Disziplin und Ordnung: Als Teetrinkerin und Anhängerin von salziger Kost begreift Dodo bis heute nicht, was eine Handvoll Männer in der Küche mit Kuchen und Kaffee für ein Chaos veranstalten können.

Wir könnten an dieser Stelle noch viele Geschichten aus den letzten 25 Jahren erzählen und damit den grossen Stellenwert hervorheben, der Dodo für die AEROPERS hat. Doch wer Dodo kennt, weiss, dass sie sich nicht in

den Mittelpunkt drängt. Darum halte ich mich zurück und sage an dieser Stelle im Namen aller Mitglieder der AEROPERS ganz schlicht und altmodisch: Danke! ●

# «Grüessäch» – ein neuer Verein stellt sich vor

**Der Verein Airliners Bern ist vor gut einem Jahr gegründet worden. Die Mitglieder kommen aus verschiedenen Nationen und kämpfen mit strengen Arbeitszeiten, anspruchsvollen Anflügen in Bern und für mehr Transparenz in der Firma.**

*Text: Adrian Gallati, Präsident Airliners Bern*

Airliners Bern ist der Verein für alle Airline-Angestellten in und um Bern und seit dem 1.1.2014 das neuste assoziierte Mitglied der AEROPERS-SwissALPA. Gegründet im August 2013, versuchen wir seither, die Interessen unserer Mitglieder gegenüber dem Arbeitgeber, der Politik und allen weiteren Anspruchsgruppen zu vertreten.

Wir sind zwar klein, jedoch nicht minder für das Gedeihen der Schweizer Linienfliegerei im Einsatz. Unsere Mitglieder sind ein bunt gemischtes Völklein: jung und altgedient; italienische, deutsche und rumänische Crew-Mitglieder ergänzen sich im täglichen Einsatz seit nunmehr fast acht Jahren.

Derzeit operieren wir D328 (31 Sitze) und Q400 (74 Sitze) im Linien- und Charterverkehr. Die Flugzeuge sind topmodern ausgerüstet und gut gewartet. Es macht stets Spass, diese über unsere schönen Alpen bewegen zu dürfen.

Wir pflegen einen fröhlichen Umgang miteinander – kommt und fliegt mit uns, und auch ihr werdet sofort spüren, dass ihr ein Teil der Familie seid.

## **Schwierige Anflüge und wenig Transparenz**

Unsere grösste Herausforderung liegt derzeit in der Aufrechterhaltung der Fitness der Besatzungen. Als Start-up Airline waren wir tendenziell stets eher knapp besetzt mit Kollegen im Cockpit und speziell in der Kabine. Wir operieren oft sieben Tage am Stück und dürfen dann unsere wohlverdiente Minimum Rest geniessen.

Wir haben nun eine sehr preiswerte Loss-of-Licence-Versicherung und eine Rechtsschutzversicherung für unsere Mitglieder im Angebot. Dies stärkt unseren Mitgliedern bei «privaten» Turbulenzen den Rücken.

Des Weiteren sind wir bestrebt, die interne Kommunikation zu verbessern – indem wir versuchen, von der Geschäftsleitung mehr Details über

die Zukunftspläne unserer Firma zu erfahren. Speziell sollen so Gerüchte über die finanzielle Lage der Firma vermieden werden. Denn auch wir sind am guten Gedeihen dieser aussergewöhnlichen Unternehmung ab Bern interessiert.

Der Platz Bern bietet für unsere Cockpit Crews auch immer wieder spezielle Herausforderungen mit den hohen Minima und speziell bei Nacht und Schneefall im Circling-Anflug von Süden her. Daher setzt sich der Verein auch hier mit der Skyguide und dem Flughafen an einen Tisch, um eine rasche Verbesserung mit dem geplanten Südanflug bewirken zu können.

So – das war ein kleiner Vorgeschmack auf das, was bei uns so abgeht. Vielen Dank an dieser Stelle der AEROPERS-SwissALPA für die Aufnahme und die freundliche Unterstützung.

*Stay tuned und allen «happy landings».*

Zusätzliche Informationen unter:

[www.airliners-bern.blogspot.ch](http://www.airliners-bern.blogspot.ch) und [www.facebook.com/AirlinersBern](https://www.facebook.com/AirlinersBern). ●

# Civilized Thinking

## Prächtige Aussichten!

Das neue Jahr hat ja wiederum ganz ausgezeichnet angefangen: Unser kleiner Stanislas schlägt in einem sportlichen Kraftakt sondergleichen den grossen Novak und dann gleich auch noch den starken Raphael; dann finden die Olympischen Winterspiele in einem subtropischen Badeort statt (wobei die überragenden Resultate der Schweizer bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt waren); und unser für die Ewigkeit abgeschlossener Vertrag soll bereits nach zwei Jahren schon deutlich nachgebessert werden. Des Weiteren fliegen die Emirates mit dem grossen, schönen A380 nach Zürich, und Etihad eröffnet gleich einen richtigen eigenen Hub in Zurich Unique International Airport, was die Flughafenverantwortlichen zu grösster Frohlockung veranlasst, weil sie dank der Attraktivitätssteigerung durch Victoria's Secret und nun Etihad bald ihren gigantischen Circle bauen können und nicht mehr so aufs mühsame Fluggeschäft angewiesen sein werden. Darum heissen wir auch an dieser Stelle Etihad Regional, die neue Schweizer Airline, herzlich willkommen auf unserem noch so ausbaufähigen Gigahub. Eigentlich handelt es sich bei der neuen Regionalfluglinie nur um die Darwin Air, eine bedeutende Tessiner Airline, welche ein bisschen umbenannt und umbemalt worden ist, und sobald der neue Namen auf der Saab 2000 prangte, hat sie in Paris bei der Landung am Bugfahrwerk das Rad verloren. «Hebtdisrad» statt Etihad? War wohl wieder nur ein raffinierter Marketinggag zur Stärkung der neuen Marke, ein Wortspiel für den angepeilten intellektuellen Passagier. Denn Darwin tönt doch so nach «Survival of the Fittest», wohingegen Etihad eher für «Survival of the Richest» steht. Die Aufkaufwelle von renommierten Klein-Airlines erinnert ein bisschen an good old Bruggissers Hunter-Strategie, nur haben die Emire eben ein bisschen mehr Kohle (respektive Erdöl) auf der Seite als unser damaliger Lieblings-CEO mit seinen berüchtigten Berater- und Bankkollegen. Tempi passati.

Dass die Emirate und die Schweiz nun so brüderlich zusammenspannen und solche tragfähigen Luftbrücken zwischen unseren Kleinstaaten aufgebaut haben, zeigt doch nur, wie nah und ähnlich der Golf und wir einander in Wahrheit sind: Hier wie dort sind es winzige Länder mit lieblicher Landschaft und reichlich Geld, dort hats vielleicht etwas mehr Sand, hier manchmal etwas mehr Schnee, dort fliesst in Strömen das Öl, hier Milch und Honig, beiderorts herrscht der Monotheismus, wobei der Erlöser dort





Allah heisst und hier Blocher; bei uns isst man Fondue und dort Hummus, hier gibts zum Dessert Schokolade, dort Datteln, und hier weiden friedlich die Kühe und dort die Kamele.

Jetzt, wo das Fluggeschäft gerade so richtig interessant wird, verlässt ausgerechnet der Herr Franz ebendieses und macht sich auf in Richtung Pharmabusiness. Was ja auch seine Logik hat, weil mit zunehmendem Alter der Bedarf an pharmazeutischen Produkten naturgemäss wächst und man froh ist, als leitender Angestellter täglich ein paar Müsterchen ausprobieren zu dürfen. Was bei Pfizer wohl noch ein wenig reizvoller wäre als bei der Roche, wo Herr Franz eben hingeht. Man muss allerdings kein Prophet sein, um vorauszusagen, dass es ihm schon bald etwas langweilig sein wird ohne die motzenden Passagiere, die unzufriedenen Kabinenleute und vor allem ohne die monetär unersättlichen Piloten. Und wo geht wohl der Herr Harry dereinst hin? Jetzt, wo die Chemie schon besetzt ist, bleiben im Swissness-Sektor eigentlich nur noch die Uhren-, die Käse- oder die Schokoladenindustrie, welche ja auch ganz reizvoll ist, um die neuen Müsterchen auszuprobieren. Gibt es bei den Schoggifirmen eigentlich auch Senioritätslisten?

Unsereiner hat solche Jobauswahl nicht: Wir sind mit Knebelverträgen auf ewig an unseren Arbeitgeber gebunden. Bei uns gehts höchstens darum, wie man sich jeweils am besten für die nächste Umschulung positioniert, was bezüglich der Einführung der B777 eine grosse Chance darstellt, um nach langen Airbus-Jahren endlich von diesem Warmduscher-Sidestick weg auf einen Boeing-Steuerknüppel wechseln zu können, von Fly by Wire zurück zu Fly by Eier.

Aus all diesen Gründen wäre es bei so viel Friede, Freude, Eierkuchen und positiven Zukunftsperspektiven natürlich äusserst fragwürdig, einer Vertragsänderung zuzustimmen, welche uns ein paar Freitage kosten würde. Aus ähnlicher Logik wäre es für uns Langstreckenfritzen auch höchst riskant, sich mit den Regionalheinis zu verbrüdern, denn Gefahr lauert überall: So liessen etwa die VBZ (für unsere nördlichen Kollegen: Verkehrsbetriebe Zürich) erst kürzlich verlauten, dass ihre bisherigen Busfahrer und Tramfahrer neuerdings Bus- respektive Tram-Piloten heissen sollen. Da kann man sich ja auch mit wenig Phantasie bestens ausmalen, wohin das noch führen könnte. Die Verkehrsbetriebe haben nämlich ebenso 88 neue Cobra-Trams bei Bombardier bestellt, und die Auslieferung soll, nur leicht verspätet, zusammen mit den 30 SWU CSeries100, im fünften Quartal 2019 erfolgen. Welche Gefahr sich darin gerade für die Jüngeren

unter uns ableitet, kann man sich gut vorstellen, wenn man weiss, dass das Upgrading vom C100-Jet aufs Cobra-Tram nur ganze drei Tage dauert, wobei das Flugtraining voraussichtlich auf dem Cobra-Simulator im Tramdepot Wollishofen stattfinden wird.

*pk2@bluemail.ch*

# Was macht eigentlich...Not Minar?

**Was sich wie gestern anfühlt, ist bereits fünf Jahre her. Den sympathischen Bündner Not Minar habe ich seit seiner Pensionierung vor fünf Jahren nicht mehr gesehen. Grund genug, die Rhätische Bahn zu besteigen und eine Fahrt ins Unterengadin in Angriff zu nehmen.**

Interview: Peter Tilly

*Es schneite im Engadin. In den letzten zwei Wochen sind im Hochtal mehr als zwei Meter Neuschnee gefallen, während sich der Rest der Schweizer Skigebiete über Schneemangel beklagte. Dieses dicke Schneetreiben nahm ich zum Anlass, eine Langlaufpause einzulegen und unseren ehemaligen Arbeitskollegen Not Minar in seiner Wohngemeinde Scuol zu besuchen. Dabei überschritt ich nicht nur eine romanische Sprachgrenze, sondern auch eine Wetterscheide. Im Unterengadin schien zu meiner Überraschung die Sonne. Not nahm mich auf dem Bahnhofsperron in Empfang, und wir fuhren unverzüglich zu seinem liebevoll renovierten Engadinerhaus, wo uns seine Frau Donna und ein herrlicher Duft aus der Küche empfingen. Die «Plain in Pigna» brauchte noch ein paar Minuten im Ofen. Gelegenheit, Not mit den ersten Fragen zu bombardieren.*

**«Rundschau»:** Scuol präsentiert sich heute von der schönsten Seite. Tief verschneite Hänge und ein fast blauer Himmel. Ein Wintertraum, wie er im Buche steht. Ist Scuol für Dich als Einheimischer noch immer so ein Paradies, wie ich es als Unterländer empfinde?

**Not Minar:** Als Jugendlicher war das Unterland Ziel meiner Träume. Alles schien dort besser zu sein als bei uns in den Bergen. So malte ich mir das zumindest aus. Sobald ich aber das Unterengadin aus beruflichen Gründen verlassen musste, begann ich die unvergleichliche Natur zu vermissen. Darum kann ich Deine Frage klar mit Ja beantworten, Scuol ist tatsächlich ein Paradies.

**«RS»:** Dein Vorname klingt für Unterländer Ohren ungewohnt. Was bedeutet er?

**N.M.:** Not stammt von dem Namen Jeannot ab, ist also französischer Ursprungs. Er ist übrigens ein weit verbreiteter Vorname im romanischen Sprachraum. Mein Vorname hat nicht nur in der Deutschschweiz für Verwir-

rung gesorgt, sondern auch bei den Amerikanern. «Is Not really your first name?», fragten mich die Einwanderungsbehörden mehr als ein Mal. «Yes, believe it or not, Not is my name», war meine Standardantwort, was den Beamten nicht selten ein Lächeln auf die Lippen zauberte.

**«RS»:** Wie kam der Unterengadiner Bub Not Minar auf die Idee, Flight Engineer beziehungsweise Pilot zu werden?

**N.M.:** Flugzeuge und die Eisenbahn haben mich schon als kleiner Bub interessiert. Als die Venoms der Schweizer Luftwaffe im Tiefflug über unser Dorf donnerten, drückte ich mir regelmässig die Nase an den Fensterscheiben platt. In den Jugendjahren war ich auch begeisterter Leser der Zeitschrift «Cockpit». Während meiner letzten Schuljahre in Scuol wurde im «Cockpit» die in Altenrhein entwickelte P16 vorgestellt. Dieser Artikel weckte in mir den Wunsch, bei den Flugzeugwerken Altenrhein eine Berufslehre als Flugzeugmechaniker zu absolvieren.

**«RS»:** Hast Du die Lehrstelle bekommen?

**N.M.:** Meine Bewerbung ist auf Wohlwollen gestossen, und ich habe mein Elternhaus im jugendlichen Alter von 16 Jahren verlassen und die Lehrstelle am Bodensee angetreten. Das hat mein noch junges Leben ziemlich auf den Kopf gestellt. Deutsch war für mich eine Fremdsprache, was nicht immer einfach war. Auch das Winterwetter, sprich der Nebel, war für mich ein neues Phänomen. Als Lehrling war ich aufmüpfig und kritisch. Andere Ansichten über optimale Arbeitsabläufe konnte ich selten für mich behalten, was meinen Lehrmeister ziemlich auf die Palme brachte. Der Konflikt war vorprogrammiert, und er prognostizierte mir ein Scheitern auf ganzer Linie. Das hat mich zusätzlich motiviert und führte dazu, dass ich meine Berufslehre mit einem der besten Abschlüsse des Jahrgangs beendete.

**«RS»:** Wie kamst Du zur Swissair?

**N.M.:** Nach der Lehre folgte zuerst die Rekrutenschule in Payerne, gefolgt von verschiedenen Jobs. 1974 verbrachte ich ein paar Monate in England. Anschließend arbeitete ich als Galley Steward auf der DC-10 und dem Jumbo bei der Swissair. Danach begann ich mit dem Studium am Abendtechnikum der Swissair, nebenbei arbeitete ich als Elektromechaniker in der Werft. Als die Swissair Ausbildungsplätze als Bordtechniker (Flight Engineer) ausschrieb, meldete ich mich zur Selektion. Danach ging alles sehr schnell. Noch wäh-

rend der Ausbildung beendete ich mein Studium und sass 1979 zum ersten Mal in einem DC-8-Cockpit hinter den beiden Piloten.

*Donna wirbelte in der Zwischenzeit in der Küche herum, bereitete einen leckeren Salat vor und nahm das von Not vorbereitete «Plain in Pigna» aus dem Ofen. Auch wenn Donna eine ausgezeichnete Köchin sei, so Not mit einem Schmunzeln, müsse die Engadiner Spezialität vom Hausherrn persönlich zubereitet werden.*

*Das «Plain in Pigna» war so knusprig, als käme es direkt aus dem alten Holzofen des 300-jährigen Engadinerhauses. Zum leckeren Mahl tranken wir lokales Mineralwasser. Auf Alkohol verzichteten wir vorerst. Doch dazu später ...*

**«RS»:** Wie sah Deine fliegerische Karriere in der Swissair und später in der Swiss aus?

**N.M.:** Ich flog drei Jahre als Bordtechniker auf der DC-8, bevor ich auf die B-747 wechselte. Im Jahre 1988 begann ich die Pilotenausbildung und flog danach Fokker 100, A310, A320, A330 und A340.

**«RS»:** Von Swissair zu Swiss, vom Bordmechaniker zum Piloten – Du hast in Deiner Karriere in zwei verschiedenen Positionen eine der interessantesten Perioden der Fliegerei miterlebt. Was waren die Höhepunkte, was die Tiefschläge?

**N.M.:** Meine allererste Rotation als Baby-F/E darf nicht unerwähnt werden. Mein Instruktor wies mir beim Nachtessen in Teheran einen Platz neben einer hübschen jungen Hostess mit Davoser Wurzeln zu. So lernte ich meine Frau Donna vor bald 34 Jahren kennen.

Natürlich hatten die langen Rotationen mit der DC-8 nach dem mittleren Osten und Afrika auch ihren Reiz, aber die Höhepunkte waren die Balair-Rotationen auf der A310. Wöchige Aufenthalte an so wunderschönen Orten wie Orlando, San Francisco und Anchorage, mit Crews, die vor Energie nur so strotzten. Die Balair-Crews waren immer gut drauf. Wir unternahmen sehr viel zusammen und entdeckten die uns bekannten Destinationen immer wieder von einer anderen Seite.

**«RS»:** Und die grössten Tiefschläge?

**N.M.:** Das Grounding. Ich war an diesem denkwürdigen Tag im Operation Center und werde die bedrückende Stimmung nie vergessen. Nicht, dass

die Probleme der Swissair unbekannt waren, aber dieser Entscheid in dieser Form zu diesem Zeitpunkt schockierte.

**«RS»:** Bordtechniker oder Flight Engineer – der berühmte dritte Mann im Cockpit. Jüngere Leserinnen und Leser kennen diesen Beruf nicht mehr. Was waren Deine Aufgaben?

**N.M.:** Ich habe das Flugzeug vor dem Flug vorbereitet, also betankt, die Aussenkontrolle gemacht und unzählige Checklistenpunkte abgearbeitet. Weiter wurde das Logbuch überprüft und allenfalls wurden Abklärungen zur Flugtauglichkeit des Flugzeugs erledigt. Die Piloten konnten sich im Dreimann-Cockpit bei der Flugvorbereitung auf die fliegerischen Punkte konzentrieren. Im Flug habe ich die technischen Systeme überwacht, Checks gemacht und bei Fehlfunktionen Lösungen erarbeitet beziehungsweise Checklisten abgearbeitet. Nach dem Flug wurde das Flugzeug für den nächsten Flug vorbereitet und der Nachfolge-Crew oder der Maintenance Crew übergeben.

**«RS»:** Was war Deine Rolle in der Crew?

**N.M.:** Ich war das Bindeglied zwischen den einzelnen Gruppen an Bord. Der Flight Engineer sorgte im lauten Jumbo-Cockpit für eine reibungslose Kommunikation zwischen dem Flight Attendant und den Piloten und steuerte bei Konflikten im Cockpit eine wertvolle und oft konfliktlösende dritte Meinung dazu. Mit anderen Worten eine CRM-Schlüsselposition.

**«RS»:** Du hast Dich später als Pilot ausbilden lassen und einen anderen Beruf im Cockpit kennengelernt. Welche Aufgabe war im Nachhinein spannender beziehungsweise befriedigender?

**N.M.:** Die beiden Berufe waren nicht vergleichbar. Habe ich als Flight Engineer auf auftretende Probleme reagiert, musste ich als Pilot dem Flugzeug stets einen Schritt voraus sein. Während der Pilotenausbildung merkte ich, dass langjähriges Zuhören am Funk beziehungsweise langjähriges Zusehen beim Fliegen wenig nützen, wenn man es zum ersten Mal selber machen muss. Doch um Deine Frage zu beantworten: Beide Berufe hatten ihren Reiz und waren anspruchsvoll.

**«RS»:** Vor wie vielen Jahren wurdest Du pensioniert?

**N.M.:** Ich wurde im März 2009, also vor fünf Jahren, pensioniert.

**«RS»:** Hast Du den Schritt in den neuen Lebensabschnitt genau geplant oder bist Du neugierig und unvorbereitet in den Ruhestand getreten?

**N.M.:** Donna und ich haben das genau geplant. Bereits 1995 haben wir mit dem Umbau und der Renovation des Engadinerhauses, also meines Elternhauses in Scuol, begonnen, immer mit dem Ziel, nach der Pensionierung unseren Wohnsitz wieder ins Unterengadin zu verlegen. Als wir vor zehn Jahren die Scheune zu unserem neuen Wohnhaus umbauten, wechselten wir unseren Wohnsitz von Frauenfeld nach Scuol.

**«RS»:** Ist Dein Ruhestand tatsächlich so ruhig, wie es das Wort verspricht?

**N.M.:** Nein, es ist eher ein positiver Unruhestand.

**«RS»:** Euer traditionelles Engadinerhaus «Chasa Minar» vermietet Ihr an bis zu 15 Personen. Interessierte können sich auf [minar.ch](http://minar.ch) informieren, was ich übrigens wärmstens empfehle. Jetzt gebe ich Dir eine Plattform für einen kurzen Werbespot: Warum sollen die Leserinnen und Leser bei Euch Ferien machen?

**N.M.:** Man hat bei uns die seltene Gelegenheit, ein ganzes Engadinerhaus zu mieten und die spezielle Atmosphäre dieses über 300 Jahre alten Gemäuers selber zu erleben. Durch die sanfte Renovation hat das Haus seinen unverwechselbaren Charakter erhalten. Scuol und das Unterengadin bieten sowohl im Sommer als auch im Winter unzählige Möglichkeiten, die einzigartige Natur hautnah zu erleben. Wir wohnen hier im Paradies und teilen dies gerne!

**«RS»:** Muss man das ganze Haus mieten oder können die Zimmer einzeln reserviert werden?

**N.M.:** In der Hochsaison vermieten wir das ganze Haus wochenweise als Feriendomizil. In der Nebensaison können nach Absprache auch einzelne Zimmer gemietet werden. Die Gäste kommen dann in den Genuss eines Bed & Breakfast Services.

**«RS»:** Hast Du beim Umbau noch selber Hand angelegt?

**N.M.:** Ja, ich habe viel und gerne angepackt.

*Wir wurden unterbrochen, und Donna servierte die Nachspeise. Eine hausgemachte Schokoladencrème mit reichlich Schlagrahm zur Verfeinerung fand den Weg auf unseren Tisch. Dazu gab es Kaffee wie auf der Langstrecke und einen Schnaps aus eigener Produktion. Ich kam in den Genuss eines «Iva», der aus der Moschus-Schafgarbe hergestellt wird. Dieses Kraut wächst auf über 2000 Metern über Meer und wurde von Not während seiner ausgedehnten*

*Bergwanderungen persönlich gepflückt. Dieser Likör mundete ausgezeichnet, und man kann sich gut vorstellen, dass es nicht bei einem Gläschen blieb.*

**«RS»:** Deine Frau Donna bietet seit über 20 Jahren Feng-Shui-Seminare und -Beratungen an. Hat es während des Umbaus keine Konflikte zwischen der Feng-Shui-Fachfrau und dem Engadiner Bauherrn gegeben?

**N.M.:** Nein, überhaupt nicht. Obwohl ich eher der Typ bin, der an nichts glaubt, was man nicht auf die Kommastelle genau berechnen kann, stehe ich voll und ganz hinter dem Feng-Shui. Das Ergebnis des Umbaus gibt mir und Donna Recht. Dass Feng-Shui funktioniert, sieht man an den Feedbacks von Donnas Kunden. Ohne gross Werbung zu machen, hat Donna einen grossen Kundenkreis gewonnen und ist sehr erfolgreich mit ihren Beratungen.

**«RS»:** Donna, warum wollen Firmen eine Feng-Shui-Beratung von Dir?

**Donna Minor:** Bei Firmen geht es letztendlich immer ums Geld. Mit der richtigen Gestaltung von Arbeitsplätzen und -räumen kann nachweislich die Effizienz gesteigert werden. Fühlen sich Arbeitnehmer wohl an ihrem Arbeitsplatz, haben sie weniger Fehlzeiten und sind effizienter. Auch ein gutes Beispiel sind Gaststätten. Es gibt in fast jedem Lokal Tische, an denen praktisch kein Umsatz generiert wird. Als Feng-Shui-Beraterin identifiziere ich das Problem und biete Lösungen an.

*Das Thema interessierte mich, und Donna erzählte von der Bedeutung von Feng-Shui in der Hotellerie und der Geschäftswelt. Ich erfuhr viel über Feng-Shui als «Waffe» gegen Konkurrenten und wie das effektiv in Hongkongs Bankenwelt umgesetzt wird. Wenn ich in ferner Zeit wieder einmal in die Metropole an der Mündung des Perlfusses fliege, werde ich eine der Feng-Shui-Touren buchen, von der Donna so geschwärmt hat.*

**«RS»:** Not – zurück zu Dir. Welchen anderen Hobbys frönst Du noch?

**N.M.:** Ich begeistere mich für alles, was in der Natur stattfindet. Im Sommer bin ich viel auf dem Bike anzutreffen oder wandere über die zahlreichen Berge und Pässe in der Umgebung. Im Winter fahre ich sehr viel Ski. Vor ein paar Jahren habe ich bei Edgar Ott in Unteriberg vorbeigeschaut und mir ein Schwyzerörgeli gekauft. Bei Gelegenheit musiziere ich nun zusammen mit ein paar Kollegen zu Hause im kleinen Kreis. Weiter fasziniert mich die Eisenbahn – vor allem unsere RhB. Mit einem der Musikkollegen, der Lokführer bei der Rhätischen Bahn ist, hatte ich letztes Jahr die Gelegenheit, im Führerstand offiziell



mitzufahren. Die Fahrt von Chur über die Albula-Strecke nach St. Moritz wird mir in guter Erinnerung bleiben.

**«RS»:** Das Reisen hat Dein und das Leben Deiner Frau geprägt. Seid Ihr noch immer viel auf Achse oder wird man mit zunehmendem Alter ruhiger?

**N.M.:** Seit meiner Pensionierung haben wir zwei grössere Reisen gemacht. Vor drei Jahren bereisten wir drei Monate lang Australien und letztes Jahr waren wir zwei Monate in Neuseeland und einen Monat in Hawaii.

**«RS»:** Hast Du noch in irgendeiner Form Kontakt zur Fliegerei oder ehemaligen Kollegen?

**N.M.:** Unsere SLS-Klasse trifft sich jedes Jahr. Dann fahren wir zwei Tage an einen gemütlichen Ort und lassen die alten Zeiten wieder aufleben. Mittlerweile sind alle pensioniert, was dazu führt, dass die Klasse am Treffen in der Regel vollständig anwesend ist. Zur eigentlichen Fliegerei habe ich wenig Kontakt. Mein Sohn hat die Privatpilotenlizenz und fliegt bei der Motorfluggruppe Zürich. Ab und zu fliegen wir zusammen und geniessen die Momente in der Luft.

**«RS»:** Was habe ich Dich vergessen zu fragen, oder was wolltest Du noch loswerden?

**N.M.:** Eigentlich nichts. Nehmen wir noch einen Iva?

**«RS»:** Gerne und vielen Dank für das Gespräch! Viva!

*Zusammen spazierten wir noch durch die Quartiere von Scuol. Der Rundgang dauerte fast eine Stunde, und Not wusste zu jedem Haus und zu jeder Brücke eine kleine Geschichte zu erzählen. Bekannte wurden begrüsst und ein kurzer Schwatz wurde abgehalten. Not brachte mich zum Bahnhof, wo der rote Zug Richtung Oberengadin wartete. Er meinte zum Abschied, dass er im Leben viel Glück gehabt hätte und dafür sehr dankbar sei. Mag sein, lieber Not, aber Du bist vor allem auch ein Mensch, der immer das Gute über das Schlechte stellt – und dafür bewundere ich Dich. ●*



**Not Minar** ist in Scuol aufgewachsen, wo er auch die Schulen besucht hat. Im Alter von 16 Jahren zog er alleine ins Unterland, um bei den Flugzeugwerken Altenrhein eine Lehre als Flugzeugmechaniker anzutreten. Nach verschiedenen Jobs innerhalb der Swissair und dem Abschluss des Abendtechnikums begann er die Ausbildung zum Bordtechniker. Von 1979 bis 1988 flog er als Bordtechniker (Flight Engineer) DC-8 und B-747. Ab 1990 steuerte er als Pilot die Fokker 100, A310, A320, A330 und A340. Not ist mit Donna verheiratet, lebt in Scuol und hat zwei erwachsene Söhne.

# Im Einsatz als First Officer bei Edelweiss Air

**Fünf Avro-Captains haben nach einer Ausschreibung eine Anstellung bei Edelweiss Air erhalten. Nach der Grundschulung auf die A320 folgte bald der Schritt auf die A330. Der Dienstplan bietet eine abwechslungsreiche Mischung von Kurz- und Langstrecke. Die Arbeit im Cockpit ist trotz teilweiser grosser Altersunterschiede geprägt von Professionalität und Teamspirit.**

*Text: Roger Baer, F/O A320/330, Edelweiss Air*

Durch die temporäre Auslagerung eines Airbus 330 der Swiss zur Edelweiss Air erfolgte am 5. November 2012 die Ausschreibung an die Captains der Swiss European (SWU) für den Einsatz als First Officer bei der Edelweiss für voraussichtlich zwei Jahre. Anfang Dezember 2012 erfolgten die Interviews bei Edelweiss, und nach positivem Bescheid starteten die ersten zwei von schlussendlich fünf Teilnehmern am 3. Januar 2013 auf dem Airbus 320.

In einem ersten Block von zehn Tagen erfolgte der Operator Conversion Course (OCC) bei Edelweiss. Bekannte Themen wie Lido Route Manual, Security, CRM oder Performance Mass & Balance, um nur einige zu nennen, waren darin integriert. Der Grossteil des darauf folgenden A320 Conversion Course fand im Selbststudium des VACBI (Video and Computer Based Instruction) zu Hause statt. Und schon sass ich bei Swiss Aviation Training im Airbus-321-Simulator und hatte die Möglichkeit, während elf Simulator-Lektionen das Handwerk eines Airbus-Piloten zu erlernen. Bedingt durch die neue Ausstellung der Fluglizenz hatten wir nach dem Landetraining in Epinal ein paar Tage frei, bevor es auf das abwechslungsreiche Streckennetz der Edelweiss Air ging.

Um einen Flug vorzubereiten, wird das ENZIAN-System eingesetzt. Mittels Flight Crew Report (FCR) werden die benötigten Daten präsentiert, und man hat auf einen Blick alle relevanten Daten für die Planung zur Hand. In diesem vielseitigen Streckennetz des A320 bei Edelweiss Air werden neben den Charter-Destinationen auch oft Swiss-Destinationen und somit Linienflüge durchgeführt. Bei den Destinationen am Roten Meer und den griechischen oder Kanarischen Inseln besteht mehrheitlich die Möglichkeit für einen Sichtanflug. Diese Art des Fliegens kommt leider bei den Swiss-Destinationen nicht mehr so oft zur Anwendung.

Mit einer positiven Bilanz schaue ich nach einem Jahr im Einsatz als F/O auf dem A320/330 bei Edelweiss Air zurück. Am Anfang der Umschulung

waren da die bekannten Zweifel: Kann ich das? Bin ich noch nicht zu alt für eine solche Veränderung, um nach vielen Jahren als SWU-Commander nun als First Officer bei Edelweiss Air zu fungieren? Doch schon am ersten Tag des UKs war klar, dass es sich hier nicht um eine vom Management aufoktroierte Idee war, sondern dass wir bei Edelweiss Air eine willkommene Unterstützung sind. Trotz der grossen Altersunterschiede der einzelnen Captains bei Edelweiss Air sind der professionelle Umgang und der zentrale Teamgedanke ein entscheidender Faktor. Somit hatte ich nie das Gefühl, meine 20-jährige Cockpit-Erfahrung sei bei den Entscheidungsfindungen nicht gefragt. Zugleich profitiere ich von dem Erfahrungsaustausch mit den Captains-Kollegen und hatte nie den Eindruck, dass die Verantwortungsverlagerung vom Commander zum First Officer für mich ein Handicap darstellt.

Da der Charterpassagier einem Flug andere Schwerpunkte beimisst, sei das von der Kabine oder von der Cockpit Crew, hat die Passagieransage ein ganz anderes Gewicht als bei einem Linienflug, was ich persönlich als eine zusätzliche Erfahrungsbereicherung erachte.

Nach gut acht Monaten als First Officer im Einsatz auf dem Airbus 320 begann Mitte November für die ersten zwei SWU-Captains der CCQC (Cross Crew Qualification Course) auf den Airbus 330. Was für uns alle wiederum eine neue Herausforderung darstellt. Da das Cockpit Layout, die System-Definitionen sowie das Betriebs- und Bedienungskonzept der A320 und der A330 einen sehr hohen Grad an Gemeinsamkeiten haben, ist der CCQC ein reduzierter Type-Rating-Kurs, der diesem Umstand der Airbus-fly-by-wire-Mustern Rechnung trägt. Der Grundkurs dauerte zehn Tage, wovon ein Tag für die Beschaffung des US-Visums eingerechnet wurde. Für die Simulator-Phase gingen wir nach Paris Roissy, um bei der SIM-Aerotraining auf dem A330 zu trainieren. Für die Ausbildung auf dem A330 bei SIM-Aerotraining kamen ausschliesslich Edelweiss-Instruktoren zum Einsatz. Durch diese Klausur in Paris Roissy konnte ein optimales Lernumfeld für die Teilnehmer generiert werden. In den zehn Tagen in Paris Roissy konnte jeder Trainee sieben Simulatoren-Sessions bestreiten, wovon eine Simulator-Session als ETOPS und eine Session als Landetraining vorgesehen war. Danach ging es für die Streckeneinführung auf das abwechslungsreiche Netzwerk der Edelweiss Air. Es werden saisonale Destinationen wie Mauritius, Malediven, Cape Town und Phuket angefliegen oder Ganzjahres-Destinationen wie Tampa, Punta Cana oder Varadero bedient. Seit März 2013 fliegt Edelweiss Air im Auftrag der Swiss die Destination New York mit dem Swiss-eigenen Flugzeug HB-JHM (A330-300) an.

Neben diesem Swiss-Airbus bewegt Edelweiss Air eine A330-200 (HB-IQI) und eine A330-300 (HB-JHQ). Nach einer Festigungszeit auf dem Airbus 330 geht es mit dem Mixed-Fleet-Flying(MFF)-Konzept weiter, wodurch die Flugzeugmuster des A320 und der A330 operiert werden. ●

# Gelesen

Text: Viktor Sturzenegger

## Familiengeheimnisse

Interessanterweise haben einige Bücher, die ich in jüngerer Zeit gelesen habe, Protagonisten, die, wie sich im Verlauf der Erzählungen herausstellt, in ihrer Jugend unauslöschliche Erfahrungen körperlicher und/oder seelischer Natur erlebt haben.

Ob sie, wie bei Hjorth und Rosenfeldt, entweder zu psychopatischen Mördern oder unausstehlichen Psychologen werden oder wie bei Ferdinand von Schirach zu künstlerisch begabten, aber beziehungsschwierigen, zerrissenen Figuren, immer bilden sie das Rückgrat fesselnder Geschichten, die mir, auch wenn sie schon fertig gelesen sind, nicht aus dem Hirn wollen, ähnlich jener eingängigen Melodien, die man nicht mehr aus dem Ohr bringt.

Insofern bin ich nicht sicher, ob ich die Lektüre dieser Bücher uneingeschränkt empfehlen möchte. Heute ist die aktuelle Krimi-Literatur ja beseelt von ähnlichen Phänomenen, wie wir sie auch im «normalen» Leben täglich erfahren. Die Hauptakteure sind Menschen mit Fehlern und Fehlleistungen, keine Superhelden und unschlagbaren Geheimagenten. Nicht Maigrets und Holmes kombinieren messerscharf anhand weniger Fakten Konstrukte von zwingender Logik. Es kommen sogar Menschen wegen falscher Schlüsse und unüberlegter Handlungen der modernen Hauptfiguren um – es ist zum Verzweifeln.

Will man sich das wirklich antun? Vor allem, wenn der Protagonist bei Hjorth und Rosenfeldt ein ziemlich unausstehlicher Fatzke ist, der aus purer Unlust (oder ist es eher Unrast?), aber dafür mit grossem psychologischen Geschick, Frauen reihenweise ins Bett bringt, ohne sich im Geringsten etwas aus ihnen zu machen? Natürlich wird ein Grund seiner Rast- und Ratlosigkeit in Beziehungssachen gleich zu Anfang eindrücklich beschrieben, dennoch kann er auch damit sein Verhalten kaum entschuldigen.

Aber gerade bei Hjorth und Rosenfeldt gibt es noch eine grosse Zahl vielschichtiger Charaktere, die in der Gruppe um den Teamleiter der Reichskriminalpolizei, Torkel Höglund, in planetenhaften Konstellationen umeinander kreisen. Das ist lesenswert und lässt einen die Zeit, die man mit den Hunderten von Seiten der bisher erschienenen drei Bücher verbringt, derart fliegen, dass sogar Albert Einstein Zweifel an seinen Theorien befiele.

Ferdinand von Schirachs neues Buch «Tabu» hingegen ist leiser, verwirrender, aber auch komplexer nachvollziehbar als das rauschende Produkt der nordischen Kriminalliteratur der ursprünglich als Drehbuchautoren für das Skandinavische Fernsehen bekannt gewordenen beiden Schweden.

In von Schirachs neuestem Werk findet ein einsamer Künstler (interessanterweise heisst auch er Sebastian wie die Hauptfigur bei Hjorth und Rosenfeldt) den Weg zum vollkommenen Werk und dessen subtile (Er-)Klärung mittels eines scharfsinnigen Strafverteidigers.

Wie der in inneren Farben denkende Einzelgänger sich mit seiner schwarzweissen Porträtfotografie den Menschen nähert und damit wachsenden Erfolg hat, die Entwicklung seiner Beziehung zu Sofia bis zur ultimativen Krimi-Schiarade seines grossen Coups, wird uns in von Schirachs eleganter Sprache eindrücklich vermittelt.

Nicht nur Kriminalromane beschäftigen sich mit dem Thema elterlicher Prägung. Noch ein kürzlich erschienenenes Buch zeigt die Sicht eines namenlosen Kindes auf seine Eltern, vor allem seinen Vater, den der Ich-Erzähler im höchsten Mass verehrt. Jonas T. Bengtssons Erzählung beginnt, als der Junge im Alter von sechs Jahren allein mit seinem Vater lebt. Zwar geht er nicht zur Schule, aber sein Vater lehrt ihn alles, was er braucht, um mit der Welt und ihren Bewohnern umgehen zu können. Es ist die Gratwanderung des Aussenseiters, die ihm sein Vater vormacht, immer wieder auch am Rande der Legalität. Der Umgang des Vaters mit seinem Sohn ist auf eine faszinierende Weise erwachsen und doch von väterlicher Liebe geprägt. Auf Wünsche des Sohnes geht er ein, ohne sie unbedingt zu erfüllen. Dabei ist der Sohn ein aufmerksamer Beobachter seiner Umgebung und der Beziehungen, die sein Vater an immer wieder wechselnden Orten zu pflegen vermag, auch wenn er nicht im herkömmlichen Sinne als zuverlässig bezeichnet werden kann. So hat dieser zum Beispiel einmal in einer Theatergruppe seinen anerkannten Platz. Er scheut sich aber nicht, diesen verzugslos aufzugeben, wenn ihm nicht mehr danach ist, unter Menschen zu gehen oder wenn ein grenzlastig illegales Tun ihn Sanktionen befürchten lässt.

Als ein Ereignis dem Sohn den Vater raubt, gibt es in der Erzählung eine Zäsur. Acht Jahre später macht der Sohn sich allein auf den Weg zu den Eltern seines Vaters. Der alte Inselfarrer liegt im Sterben, im Koma gar und wacht kurz auf, um seinen Enkel kryptisch um Vergebung zu bitten für ein Fehlverhalten dessen Vater gegenüber. Worauf er stirbt und sein Fehlverhalten, wie auch immer es geartet sein mochte, mit ins Grab nimmt.

Der namenlose Junge wird zum Türken Mehmet Faruk und schlägt sich mit anspruchsloser Arbeit bei der Post durch. Immer wieder klingt Musik durch

den wirklichkeitsverhüllenden Drogennebel der Protagonisten. Das erinnert mich an Sven Regeners Figuren. Diese sind kaum beziehungsfreier und deren Tätigkeiten nicht wirklich anspruchsvoller als die Menschen in Bengtssons Roman, und doch wird mir bei dieser Erzählung wärmer ums Herz als bei der Lektüre aller Lehmann- und Wo-bleibt-Lehmann-Geschichten.

*Michael Hjorth und Hans Rosenfeldt:*

*Der Mann, der kein Mörder war, Hamburg 2011, ISBN 978 3 499 25670 7*

*Die Frauen, die er kannte, Hamburg 2012, ISBN 978 3 862 52020 6*

*Die Toten, die niemand vermisst, Hamburg 2013, ISBN 978 3 499 26701 7*

*Ferdinand von Schirach: Tabu, München 2013, ISBN 978 3 492 005569 7*

*Jonas T. Bengtsson: Wie keiner sonst. Zürich-Berlin 2013, ISBN 978 3 0369 8*

### **Thailand inside**

Im Schicksalsjahr 2002 beendete Jörg Röthlisberger seine Karriere als M/C bei der Swissair und ging in Pension. Seine Zeit verbringt er mit seiner thailändischen Frau Sai, mit der er seit 35 Jahren verheiratet ist, teils in der Schweiz und teils in Thailand.

Über dieses Land und seine Einwohnerinnen und Einwohner kann er sich auch durch verwandtschaftliche Beziehungen ein intimeres Bild machen, als es Durchschnittsschweizern in ihren Ferien gelingt. Daraus schöpft das kleine Buch, das im Novum Verlag erschienen ist, seine Spannung. Der Verlag ist spezialisiert auf die Herausgabe von Erstlingswerken unbekannter Autorinnen und Autoren und scheint nicht viel Einfluss auf den Inhalt dieser Werke zu nehmen.

Röthlisbergers Geschichten sind in der Tradition, die auch ich mir in der Weltbeobachtung auf meinen «Dienstreisen» angewöhnt habe, der Sammlung von Mosaiksteinchen, die in ihrer Häufung erst zu einem Bild werden können, gehalten. Viele Eindrücke sind persönliche Begegnungen mit Menschen in Thailand, die entweder im Zusammenhang mit Reisen oder mit der Familie seiner Frau stehen. Dabei flicht er viele kleine Bemerkungen über Gebräuche der Thais im Allgemeinen und der Buddhisten im Besonderen ein, die das Büchlein zum Brevier für einen nächsten Besuch in Thailand machen können.

Röthlisbergers Ausführungen zur Politik bringen durchaus klärende Einblicke in die aktuelle Situation, wie wir sie aus den Nachrichten zu ken-



nen glauben. Sie ergänzen die Berichte von Familienfesten, Hochzeiten und Beerdigungen sowie über den Besuch klassischer Konzerte und die Begegnung mit anderen Musikern (Jörg Röthlisberger spielt schon seit Jahren Geige und Bratsche – auch zu Festen in Thailand). Die gute Küche bleibt nicht unerwähnt, wie auch das gute Leben allgemein, zwischen Bangkok und Hua Hin, Stadt und Strand.

Die Tsunami-Katastrophe vom zweiten Weihnachtstag 2004 bildet eine eigenartige Brücke zu den Büchern von Hjorth und Rosenfeldt – als ob es eine Absicht gäbe, eröffnet sich für mich die Gelegenheit, ganz unterschiedliche Bücher quasi in einem Atemzug zu erwähnen.

*Jörg Röthlisberger: Wo andere fluchen, lächeln die Thais. Neckenmarkt 2013, ISBN 978 3 990 10646 4*

# Gelesen

Text: Henry Lüscher, Pensionierter Swissair-Captain

## **T.C. Boyle: «San Miguel»**

Der Titel hat nichts zu tun mit dem gleichnamigen köstlichen Nass, das seit 1890 im Ortsteil San Miguel von Manila gebraut wird und die gemütlichen Abendstunden einer Crew am Lagerfeuer erst zu einem Highlight werden lässt, sondern benennt die eher ungastliche Insel 60 Kilometer südwestlich von Santa Barbara, wo entgegen der viel besungenen Wetterprognose es eben doch rains in Southern California. Und das Leben dort ist alles andere als ein Zuckerschlecken, vor allem (im ersten Teil des Buchs, der zur Geburtszeit des San-Miguel-Biers beginnt), wenn die innerfamiliären Prioritäten und Autoritäten nicht Ehepaar-kongruent verteilt sind.

«San Miguel» ist ein hin- und mitreissendes Buch, das im ersten Teil Boyle-mässig niederschmetternd ist und jeden Ansatz einer glücklichen Wendung im Keime erstickt. Es beruht auf Tagebüchern und Aufzeichnungen und schildert das einsame und mühsame Leben einer aus Not ausgewanderten Schafzüchter-Kleinfamilie Ende des 19. Jahrhunderts.

Im Mittelteil, im Zentrum eine neue, glückliche Familie, ebenfalls historisch belegt, geht Boyle dann optimistischer ans Werk. Aber auch hier spielen bald die Wirtschaftskrise und der Zweite Weltkrieg der Situation auf der Insel negativ mit, kommen die Leute nicht über die Ausgangslage hinaus, obwohl sie flott zu Werke gehen und viele schöne Zeiten erleben. Dass die Navy die Insel zwischendurch «besetzt», ist wie ein Stück von Frisch über die nicht immer nachvollziehbare Logik, die sich in Militärköpfen abspielt.

Kurz: das Buch ist eine Wucht, aber nur zu empfehlen bei einer generell positiven Stimmungslage. Man braucht ab und zu die Aux-pump im Herzen, um über gewisse Passagen hinwegzukommen. Aber wer «Bonita Avenue» (siehe «Rundschau» 4/2013) gut verdaut hat, wird sich in diesen desastros-schönen Leckerbissen verlieben! Und wie es im Klappentext heisst: der eigentliche Star des Buches ist die Insel, heute ein Nationalpark.

Boyle hat vor 20 Jahren «America» geschrieben – auch ein sehr empfehlenswertes Buch –, die Situation der Mexikaner im reichen Kalifornien beschreibend. Und vor zehn Jahren hat er «Drop City» geschrieben, sein wohl humorvollstes Buch, über Hippies, die im VW-Bus von Arizona nach Alaska fahren, die Verheissung suchend.

*T.C. Boyle:*

*San Miguel, Hanser 2013, ISBN 978 3 446 24323 1*

### **Wiley Cash: «Fürchtet euch»**

Ebenfalls nichts für schwache Nerven, ein hypnotischer Thriller! Cash hat mit seinem ersten Roman gleich einen Bestseller gelandet.

Im äussersten Westen in den Bergen von North Carolina, der zum «Bible Belt» gehört, stirbt der 13-jährige Christopher während einer «Heilung» in der Kirche. Natürlich wollte niemand etwas getan, gewusst, gehört oder gesehen haben. Der fanatische Prediger war überzeugt, nur das getan zu haben, was ihm Gott abverlangt hat, damit der seit Geburt stumme Junge die Sprache wiederfand. Auch die Polizei konnte die Mauer des Schweigens nicht durchdringen.

Jess, Christophers Bruder, hatte bei der ersten, zum Glück noch nicht tödlichen «Heilung» durch eine Ritze in der Kirchenwand zugeschaut und wollte danach alles dransetzen, dass sein Bruder nicht mehr in die Kirche gehen musste. Da Jess noch weitere Dinge gesehen hatte, die nicht für seine Augen bestimmt waren, kam er in tiefe Gewissensnöte und beim Prediger in des Teufels Küche. Am Sonntag nahm die Mutter Christopher wieder mit zur Kirche. Und die Katastrophe nahm ihren Lauf. Hätte Jess nur vorher etwas gesagt...

Auch andere Menschen in Christophers Umfeld wussten von Vorkommnissen, die vielleicht - rechtzeitig zur Sprache gebracht - das Unglück hätten verhindern können. Cash beschreibt sehr subtil und einfühlsam die Verfassung dieser Leute, die Verflechtungen mit anderen Bewohnern dieses kleinen Kaffs und wieso sie ihr Wissen für sich behalten hatten.

Und zum Schluss kann im finalen Tohuwabohu («fasten your seat belts!») auch noch eine alte Geschichte zwischen zwei Generationen halbwegs aus der Welt geschafft werden.

*Wiley Cash:*

*Fürchtet euch, Fischer Taschenbuch 2013, ISBN: 978 3 596 19443 8*

### **Joël Dicker: «Die Wahrheit über den Fall Harry Queber»**

Nicht abschrecken lassen von 740 Seiten! Der Autor wohnt in Genf, und dieser Wälzer ist sein zweites Buch. Es wurde in viele Sprachen übersetzt und tummelte sich auch zu Recht in den Deutschschweizer Bestsellerlisten. Man muss dranbleiben, denn die einzelnen Kapitel gehen vor und zurück in der Zeit und bilden die Mosaiksteinchen des Falles. Atemberaubend. Speziell.

Der preisgekrönte Schriftsteller Marcus Goldmann hat einen Schreibstau. Und seinen Verleger im Nacken, der endlich mit einem neuen Roman Kasse machen will. Da erinnert sich Marcus an seinen Literaturprofessor Harry Quebert aus der Studienzeit. Dieser lebt zurückgezogen in der Kleinstadt Aurora in New Hampshire. Goldmann erwartet von ihm Inspirationen, wie er den Schreibstau überwinden könnte. (Die Passagen, wo er sich selber bemitleidet und sich an Romanen versucht, können ruhig diagonal gelesen werden, falls bald Crew Call ist.)

Quebert lässt in seinem Garten blaue Hortensien pflanzen - und die Gärtner stossen auf ein Skelett. Es handelt sich um die 15-jährige Nola, die 33 Jahre zuvor spurlos verschwunden ist. Die Polizei findet schnell heraus, dass Nola die heimliche Geliebte von Quebert war, mit der er aus dem Städtchen fliehen wollte. Da er das Haus damals schon bewohnte, wurde schnell gefolgt: Er hat das Mädchen, Tochter eines zugereisten Predigerpaares, umgebracht und vergraben. Quebert wird ins Gefängnis gesteckt und wartet auf seinen Prozess.

Alle im Ort sind überzeugt, dass es genau so war. Nur Goldmann nicht, der an der Universität ein sehr enges Verhältnis mit seinem Mentor Quebert entwickelt hatte und von seiner Unschuld überzeugt ist. Er erhält die Erlaubnis, Quebert im Gefängnis zu befragen, und versucht unter Zeitdruck, das so Erfahrene in seine eigenen Ermittlungen einzubauen.

Bald schon zeigen sich Lücken im Argumentarium der Polizei. Neue Verdächtige tauchen auf, Blitzlichter aus der Vergangenheit weisen den Leser in eine neue Richtung. Jede der an Wendungen reichen Geschichte tönt plausibel, die neuen Verdächtigen geben Dinge zu oder werden angeschwärzt. Niemand traut mehr dem andern, und Queberts Haus wird abgefackelt. Natürlich weiss niemand, wer es war.

Goldmann hat seinen Schreibstau überwunden, er liefert dem Verleger die ersten Entwürfe seines Buchs «Der Fall Harry Quebert», die aber an die Öffentlichkeit gelangen. Während die Empörung der Einwohner von Aurora über Marcus hereinbrechen und PR-Aktionen des Verlags den Verkauf ankurbeln sollen, wird plötzlich klar, dass im Buch Leute angeschwärzt werden, die nicht schuldig waren. Goldmann wird von allen angefeindet. Nach ein paar weiteren Verwirrungen und neuen Fakten fügen sich die Mosaiksteinchen langsam zu einem Gesamtwerk zusammen, und «Die Wahrheit über den Fall Harry Quebert» kommt ans Licht. Das letzte Mosaiksteinchen wird allerdings erst auf der letzten Seite eingepasst...

*Joël Dicker:*

*Die Wahrheit über den Fall Harry Quebert, Piper 2013, ISBN 978 3 492 05600 7*

# Gedanken eines Fliegenden

## Dienstleistungskosten

Text: Peter Tilly

Jüngst, als sich in meiner Küche der Turm aus schmutzigen Tellern bedrohlich zur Seite neigte, zeigte der kleine Bildschirm des Geschirrspülers eine Fehlermeldung an. Eine kurze Recherche im Internet bestätigte die Dringlichkeit einer baldigen Reparatur, und so wählte ich die Servicenummer der Herstellerfirma, deren Hauptsitz genauso weit von meinem Wohnort entfernt liegt, wie die Piste 16 in Zürich lang ist.

Die Angestellte am anderen Ende des Telefons war freundlich und fütterte ihren elektronischen Assistenten mit meinen Geschirrspülmaschine-Sorgen.

«Ob ich nächsten Dienstag Zeit hätte und den Servicemonteur empfangen könne?», fragte mich das sympathische Gegenüber. «Wann der Techniker denn eintreffen würde?», meine scheue Gegenfrage. «Zwischen 8 und 12 Uhr am Dienstagmorgen», die bestimmte Antwort. Das «Nein» auf meine Gegenfrage, ob es nicht auch etwas genauer ginge, konnte deutlicher nicht ausgesprochen werden. Die Arbeit wurde übrigens tadellos ausgeführt. Dass für die Strecke in der Länge der Piste 16 in Zürich ganze 89 Franken Wegpauschale verrechnet wurden, sei am Rande erwähnt.

Obwohl ich glaube, dass die Einführung flexibler Ankunftszeiten «zwischen 8 und 12 Uhr» in der Fliegerei auf wenig Akzeptanz stiesse, sähe ich bei der Wegpauschale grösseres Potenzial. Wenn der Weg vom Gate bis zum Pistenanfang mit erwähnter Wegpauschale verrechnet würde, könnten die Flüge weiterhin ohne Konsequenzen für Geschäftsbericht und Personalgesundheit zum Schnäppchenpreis angeboten werden. Weiter brächte das etwas Ruhe in unseren Personalkörper, was aber im Widerspruch zum Management-Motto höherer Etagen stünde. Doch das ist ein anderes Thema.

Lächerlich tiefe Flugpreise werden unsere Branche vermutlich noch lange beschäftigen. Jüngst hat mich eine Jungunternehmerin aus dem Gesundheitswesen im Engadin mit dem Vorwurf konfrontiert, dass unsere Firma viel zu teure Tickets verkaufe. Das liess ich natürlich nicht auf mir sitzen und fragte im Gegenzug, was denn ein adäquater Preis für einen Flug von A nach B sei? Das Schweigen auf der Gegenseite dauerte lange an. Da sind wir bereits am Kern des Problems angelangt. Die Fluggäste wissen gar nicht mehr, was sie alles für die paar Fränkli bekommen. Nehmen wir die Physiotherapeutin aus dem Engadin als Beispiel. Mit Sicherheit versteht sie die Tabelle mit den Tax-

punkten der kantonalen Tarifverträge aus dem Gesundheitswesen. Ein Flug ist schliesslich auch immer eine Therapie. Manchmal schmerzhaft, aber immer gut für Körper und Geist. Machen wir eine Kostenaufstellung: Bei Flugantritt kann die Erstbehandlung (24 Taxpunkte) in Rechnung gestellt werden. Dazu addieren wir die Sitzungspauschale für eine aufwändige Behandlung (77 Taxpunkte). Dank Strahlenexposition und gesundheitsschädigendem Elektrofeld dürfen wir getrost die Elektrotherapie berechnen (10 Taxpunkte). Bei leichten und mittleren Turbulenzen kommt da noch die Lymphdrainage dazu (77 Taxpunkte), und da die Muskeln während des Ritts durch die Elemente stabilisiert und trainiert werden, müssen sowohl Hippotherapie (77 Taxpunkte) und die Benutzung der Infrastruktur für Hippotherapie (67 Taxpunkte) auf die Rechnung gesetzt werden. Wird während der Turbulenzen aus Versehen ein heisser Kaffee über den Fluggast verschüttet, kann je nach Ermessen des Flight Attendants auch noch eine Fangopackung (10 Taxpunkte) aufgelistet werden. Das sind summa summarum 342 Taxpunkte pro Leg, was nach dem Ansatz der Zürcher Physiotherapeuten genau 352,25 Schweizer Geldeinheiten macht.

Dass man nicht alle Passagiere ohne Vorbereitung mit Beispielen aus ihrem Betätigungsfeld konfrontieren kann, liegt auf der Hand. Ganz preiskritische Passagiere dürfen aber getrost gefragt werden, welche Dienstleistungen man für den Preis ihres Flugtickets in ihrer Firma erhält.

Dass bei so viel Verständnislosigkeit gegenüber einem kostendeckenden Wettbewerb der Ruf nach Bundeshilfe laut wurde, erstaunt nicht. Ich hätte da gute Beziehungen zu hohen Tieren in Bundesbern, die selbst auch gerne Swiss fliegen würden. Doch dank Kosteneffizienzprogrammen fliegen die jetzt auch mit den Wüstensöhnen.

Da bleibt nur die Wegpauschale – ziehen wir das durch!

# On The Air...

*Text: Zbigniew Bankowski*

## Local News...

**EasyJet** bietet ab Ende März mehr Flüge ab **Basel-Mulhouse** an. Meist mit zwei Frequenzen in der Woche werden zusätzlich Bastia, Brindisi, Montpellier und Reykjavik angefliegen. Die Airline wird neun Flugzeuge am EuroAirport stationieren. Zusammen mit den 13 Flugzeugen in Genf betreibt die Airline künftig 22 Flugzeuge in der Schweiz. Die irische **Ryanair** will auch wieder ab dem EuroAirport operieren, dies vorerst nach Dublin und London-Stansted. Bereits vom Oktober 2007 bis Dezember 2009 flog Ryanair ab Basel. Nach einem Disput mit der Flughafendirektion stellte Ryanair alle Flüge jedoch ersatzlos wieder ein. Nachdem nun anscheinend ein Konsens gefunden wurde, gab Ryanair bekannt, den EuroAirport wieder in ihr Streckennetz aufzunehmen.

Die mit zehn Saab 2000 fliegende **Darwin Airlines** wird zu **Etihad Regional**. Die Araber steigen mit 33 Prozent ein, und Darwin kündigte 16 neue Zielorte für das erste Halbjahr 2014 an. Von Zürich nach Genf, Leipzig, Florenz, Graz, Linz, Lyon, Turin und Verona; von Düsseldorf nach Berlin-Tegel, Cambridge und London-City; von Berlin-Tegel nach Wroclaw und Poznan; von Genf nach Belgrad, Toulouse, Bordeaux, Marseille, Nantes und Verona sowie von Rom nach Tirana und Zagreb. Teilweise sind es Zubringer für Etihad-Kurse nach Abu Dhabi (ab Juli fliegt Etihad neu täglich auch nach Zürich), aber auch Ergänzungen zu den Routen der existierenden Etihad-Beteiligungen Air Berlin und Air Serbia. Es gibt Gerüchte über eine Bestellung von mehr als einem Dutzend ATR-72. Die ersten drei sollen schon Ende März geliefert werden.

Als Folge der vereinbarten Zusammenarbeit mit dem neuen Investor MHS Aviation will **Skywork Airlines** ab Mitte 2014 auf ein eigenes, schweizerisches Air Operators Certificate (AOC) verzichten. Stattdessen sollen die Flüge auch ab Bern neu unter dem AOC der MHS Aviation durchgeführt werden. Die Flugzeuge werden dann auch ins deutsche Register überführt. Die Berner Fluggesellschaft baut im Rahmen ihrer Sparbemühungen das Angebot von 34 Zielen deutlich ab und fliegt im Sommer 2014 nur noch insgesamt 18 Ziele in Europa an. Intersky Airlines wird in Konkurrenz zu Skywork mit einer DHC-8Q-300 Charterflüge ab Bern nach Olbia durchführen.

## World News...

The tactics are well known by now: **India** is threatening to withdraw traffic rights from international airlines to defend its interests. The country's government was not shy in applying that approach when it came to Europe's planned emissions trading system (ETS). This time, the issue is not politics. It is the future of Air India, the struggling flag carrier. **Austrian Airlines** and **Swiss International Air Lines**, both subsidiaries of Lufthansa Group, are being investigated by the Indian Aviation Ministry to determine whether they comply with the substantial ownership and effective control clause that has historically formed the basis of bilateral air service agreements. Officials have indicated to Swiss and Austrian that the airlines might soon find themselves barred from services into India if they are found to be operating in violation of those terms. India has also unofficially outlined a way to avoid a withdrawal of traffic rights: Star Alliance could finally allow Air India into the global group of airlines.

Even **Boeing's union** is not sure what has been gained by rejecting a new contract that asked for unpopular concessions in return for guaranteed employment for two more decades. The 67 per cent majority of the International Association of Machinists and Aerospace Workers that voted against the eight-year agreement prompted two competing narratives. Either the members bravely upheld the union's core principles in a losing battle to keep Boeing in **Seattle** over the long term, or shrewdly called the company's bluff in a bid to negotiate better terms for keeping the B777X assembly where they believe it belongs. Boeing is now free to look for lower-cost assembly sites than Everett, Washington. The existing contract does not expire until 2016, but the pending launch of the B777X programme gave Boeing an opportunity to seek new cost reductions. The company offered to extend the agreement by another eight years and guarantee assembly of B777X in the Seattle area.

Im Jahr 2013 gab es eine ganze Reihe von Fluggesellschaften, deren Altlasten zu gross waren und die den Betrieb daher einstellen mussten. Die litauische **Aurela** musste schon im Januar aufgeben. **Bahrein Air** betrieb einige A320 bis Ende Februar und stellte dann den Betrieb ein. Der Flagcarrier **Armavia** aus Armenien führte Ende März seine letzten Flüge durch. Zum Sommerflugplan 2013 wurde die Marke **Lauda Air** von Austrian Airlines definitiv aufgegeben. **Dutch Antilles Express** mit Basis auf Curacao gab im August auf. Als Totgeburt erwiesen hat sich die ungarische Neugründung **Solyom Hungarian Airways**. Eine B-737 wurde im August nach Budapest überstellt, ging jedoch nie in den kommerziellen Einsatz. Die Geschichte der **Augsburg**



**Airways** geht bis in die 1920er Jahre zurück, aber die Lufthansa verlängerte den Vertrag per Ende Oktober 2013 nicht mehr. Die albanische **Belle Air** und ihre italienische Tochter **Belle Air Europe** mussten im November den Betrieb einstellen. Anfang Dezember beendete die Cargo Airline **Evergreen International** mit ihren B-747-Frachtern ihre Geschäftstätigkeit.

Wenige Tage nach der Übernahme ihrer ersten A321 hat **JetBlue** einen weiteren Auftrag für Flugzeuge der A320-Familie erteilt. Bestellt wurden 15 A321ceo und 20 A321neo, zudem wurden bestehende Bestellungen für acht A320neo und zehn A320neo in solche für die entsprechenden A321-Versionen umgewandelt. Was den Auftrag für Airbus so besonders macht, ist der Umstand, dass damit die Marke von **10 000 Bestellungen** für die **A320-Familie** überschritten wurde. Die jüngste Version, die A320neo, verkaufte sich so schnell wie kein anderes Verkehrsflugzeug zuvor und habe bereits einen Marktanteil von rund 60 Prozent erreicht.

The **US Air Force** has released a sources-sought synopsis for a new presidential aircraft to replace the Boeing B-747-200 based **VC-25A**. The current two-aircraft fleet will reach the end of its 30-year service life in 2017 and they have become much more difficult to maintain as its civilian counterpart has become less common in airline operations. The basic requirements call for a four-engine aircraft capable of intercontinental range, while still being able to operate from regional airfields. This requirement means that there are only two possible contenders for the program: Boeing's B-747-8 and Airbus's A380. Already in 2006, the USAF's Air Mobility Command is believed to have asked Airbus for data on the A380.

### **Crash News...**

**Im Jahr 2013 gab es «nur» 265 Tote in der kommerziellen Fliegerei. Bei über drei Milliarden Passagieren ... Ein Rekord seit 1942!**

Einer der schlimmsten Unfälle im Jahr 2013: Flug QV 301 der **Lao Airlines** von Vientiane nach Pakse (Süd-Laos) musste den Landeanflug auf Bahn 15 aufgrund widriger Witterung abbrechen. Die Ausläufer eines Tropensturms sorgten für heftige Winde und starken Regen. Beim zweiten Landeversuch wurde die ATR-72 von einer Windböe erfasst und verlor an Höhe. Die Piloten konnten nicht verhindern, dass der Turboprop vor dem Flughafen auf den Boden prallte. Das Flugzeug schoss unmittelbar darauf in die tosenden Fluten des Mekong und versank augenblicklich. Von den 44 Passagieren und fünf Besatzungsmitgliedern konnte niemand lebend geborgen werden. Es war der siebte und bisher schlimmste Unfall der Airline.

Un accident impliquant un Saab 2000 de **Darwin Airline** est intervenu le mardi 28 janvier sur une des pistes de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Le Saab 2000 effectuait le vol F7 250 entre Leipzig et Paris avec à son bord 16 passagers et 3 membres d'équipage. Il a atterri vers 7.40 heures sans avoir indiqué de problème au contrôle aérien, quand, après l'atterrissage, les deux roues avant se sont séparées de la contrefiche principale entraînant un affaissement du train d'atterrissage. L'appareil a fini sa course sur le nez puis il s'est immobilisé sur la piste. Il n'y a eu aucun blessé mais l'avion a subi des dommages importants.

### Short News...

**Japan Airlines** entschied sich für 31 **A350XWB** (plus 25 Optionen). Für viele Beobachter ist dies der Deal des Jahres, da Japan lange Zeit «Boeing's Home Ground» zu sein schien. Allerdings hatte sich in den letzten Jahren schon der A320 in Japan erheblich ausgebreitet, wenn auch meist bei Low-cost-Gesellschaften.

**Die Lufthansa** bestellte 25 Airbus **A350XWB** (plus 30 Optionen) zur Lieferung ab 2016. Gleichzeitig wurden in der Airbus-Orderliste drei Lufthansa-A380 storniert. Nun hat man also nur zwei A380-Optionen in feste Orders umgewandelt (total 14 A380) und die anderen drei auslaufen lassen. Zusammen mit den A350 will die Lufthansa als Erstkunde 34 **B-777-9X** (plus 34 Optionen) zur Lieferung zwischen 2020 und 2025 bestellen. Die 59 fest bestellten A350 und B-777-9X ersetzen die aktuell noch 24 A340-300 und 22 B-747-400, jedoch nicht unbedingt die 24 A340-600.

Auf der Dubai Air Show konnte Airbus allerdings einen Folgeauftrag der **Emirates** über weitere 50 **A380** vermelden. Das macht in Summe 140 A380. Ende 2013 hatte Emirates 44 A380 im Einsatz. Mindestens einige der zukünftigen A380 sollen für mehr Passagiere mit elf Sitzen nebeneinander eingerichtet werden. Emirates sichert sich auch noch bis zu 200 **B-777X**: 115 B-777-9X (für 400 Passagiere vorgesehen), 35 B-777-8X (für 350 Passagiere) und 50 Optionen.

**Etihad Airways** platzierte in Dubai ebenfalls Grossbestellungen: 50 **A350XWB** (plus 30 Optionen), zehn **A320neo**, 26 **A321neo** und eine weitere **A330-200F**. Die zehn A320neo sind angeblich für Air Serbia vorgesehen. Bei Boeing platzierte Etihad Festbestellungen über 25 **B-777X**, 30 **B-787-10** und noch einen **B-777F-Frachter**. Mit diesem Auftrag überschritt der Dreamliner die Marke von 1000 Orders.

Die private **Vietjet** aus Vietnam schloss einen Vorvertrag über bis zu 92

Maschinen der A320-Familie. Bisher hatte Vietjet acht gebrauchte A320 im Einsatz. Da rechnet man also mit einer immensen Expansion ...

Die **VivaAerobus** Group bestellte 52 Flugzeuge der A320-Familie. Die seit 2006 aktive mexikanische Low-cost-Gesellschaft betreibt momentan 23 B-737-300 mit einem Durchschnittsalter von ebenfalls fast 23 Jahren. Sie ist im gemeinsamen Besitz von IAMSА, einem der grössten Busunternehmen in Mexiko, und Irelandia Aviation, einem weltweiten Betreiber und Entwickler von Low Cost Airlines.

Der IAG-Aufsichtsrat billigte die gemeldeten Vorverträge von **British Airways** über 18 **A350XWB-1000** sowie 62 **A320** für **Vueling**, welche zu Festbestellungen wurden.

**Wizzair** wandelte 26 A320-Bestellungen in solche für A321 um. Total jetzt 86 A320, davon erst 42 geliefert, und 26 A321. Bei der ausstehenden Menge muss Wizzair etwas Gas geben, um die alle noch vor der Umstellung auf den Neo zu bekommen.

**Qatar Airways** meldete Vorverträge über 50 B-777-9X und zeichnete für fünf A330-200F-Frachter plus acht Optionen.

**FlyDubai** bleibt Boeing treu und will bis zu 75 **B-737MAX** (plus 25 Optionen) bestellen. Ausserdem werden noch elf B-737-800 in Auftrag gegeben.

**Lion Air** (Indonesien) hat bei **Airbus** und **Boeing** immense Mengen an Flugzeugen bestellt: 207 B-737NG, 201 B-737MAX, 234 A32X (A320ceo, A320neo, A321neo), fünf B-787-8 und 60 ATR-72. Geliefert sind davon erst 100 B-737NG sowie knapp 30 ATRs. Der Full-Service-Ableger **Batik Air** soll der erste Betreiber der von Lion Air bestellten A320 werden. Eine riesige Expansion mit Routen in viele Länder ist in Planung. ●

# Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

### ... vor 10 Jahren

Am 27. März 2004 erreichte eine Boeing X-43 vor der Küste Kaliforniens bei einem Testflug die knapp siebenfache Schallgeschwindigkeit. Dies war mit ungefähr 7700 Stundenkilometern ein absoluter Geschwindigkeitsrekord. Die erreichte Hyperschallgeschwindigkeit konnte bereits am 16. November desselben Jahres überboten werden. Mit dem für Geschwindigkeiten bis Mach 10 ausgelegten Fluggerät wurde eine Rekordgeschwindigkeit von Mach 9,6 erreicht. Angetrieben wird das Flugzeug durch ein Staustrahltriebwerk mit Überschallverbrennung. Die Boeing X-43 war ein unbemanntes, als Lifting Body ausgelegtes Versuchsflugzeug der amerikanischen Raumfahrtbehörde NASA. Entwickelt wurde das Flugzeug im NASA Dryden Flight Research Center in Edwards, Kalifornien.

Das etwa 3,6 Meter lange Gerät wurde von einer umgerüsteten Boeing B-52, montiert auf eine modifizierte Pegasus-Rakete, in einer Flughöhe von 12 200 Metern abgesetzt. Diese brachte das 1270 Kilogramm schwere Fluggerät auf eine Höhe von 30 000 Metern. Während des darauf folgenden, rund elf Sekunden langen, eigenständigen Fluges im März 2004 erreichte der Prototyp seine erste Rekordgeschwindigkeit. Anschliessend stürzte das Gerät kontrolliert ins Meer ab. Beim dritten und letzten Testflug am 16. November 2004 flog das Überschallflugzeug über dem Pazifik mit Mach 9,6 (über 10 000 km/h) und hielt die erneute Rekordgeschwindigkeit etwa zehn Sekunden lang durch. Anschliessend führte es einige Minuten lang voreingestellte Flugmanöver aus, um dann planmässig in den Pazifik zu stürzen.

### ... vor 20 Jahren

Am 23. März 1994 startete Aeroflot-Flug 593 der Russian International Airlines von Moskau in Richtung Hongkong. Das Flugzeug, ein moderner Airbus A310, war frisch aus Frankreich eingetroffen. Im Cockpit sass eine sehr erfahrene Crew. Die Kinder des Captains Jaroslaw Kudrinski waren ebenfalls an Bord. Schon kurz nach dem Start lud er sie ins Cockpit ein. Eine nette

Geste, die eine Reihe katastrophaler Ereignisse auslösen sollte. Der Captain und der Copilot hatten den Autopiloten aktiviert, als sie die Teenager dazu einluden, selbst einmal mit der neuen Maschine zu «fliegen». Zunächst übernahm die Tochter des Captains das Steuer, danach sein Sohn. Dieser wollte mit dem Steuerhorn die vom Vater über den Autopiloten eingeleitete Kurve allerdings neutralisieren. Er hielt das Steuer mit aller Kraft in neutraler Position. Dadurch wurde der Autopilot im Rollkanal ausgeschaltet. Die A310 ging plötzlich mit bis zu 90 Grad Querlage in eine scharfe Kurve über, obwohl der Autopilot noch immer aktiviert war. Als Folge davon versuchte der Autopilot, mit seinen verbliebenen Funktionen die Fluglage zu korrigieren, indem er das Flugzeug beinahe senkrecht nach oben fliegen liess. In dieser Fluglage erlitt das Flugzeug jedoch einen Strömungsabriss und begann zu trudeln. Während des folgenden Sturzflugs normalisierten sich die Kräfte, und Kudrinski konnte wieder die Steuerung übernehmen. Obwohl er und sein Copilot den Airbus wieder unter Kontrolle brachten, gelang es ihnen nicht mehr, ihn rechtzeitig vor dem Boden hochzuziehen. Ungefähr drei Minuten nach dem teilweisen Abschalten des Autopiloten stürzte die Maschine in einer Hügellandschaft in Sibirien nahe Meshduretschensk ab. Niemand überlebte.

Die Ermittler stellten fest, dass es nicht die einzige Absturzursache war, dass der Jugendliche ans Steuer gelassen wurde. Keiner an Bord wusste, dass in dem neuen Airbus ein Teil des Autopiloten deaktiviert wird, wenn das Steuerhorn diesen übersteuert. Es gab weder Warnung noch Alarmsignal. Hinzu kam, dass die Piloten für solche gefährlichen Situationen ungenügend trainiert waren. Der tragische Unfall führte zu verbesserten Ausbildungsprogrammen im Umgang mit dem neuen Airbus und zwang die Luftfahrtindustrie, das Training der Piloten zu überarbeiten.

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

Am 8. März 1974 wurde der Grossflughafen Paris Nord, uns besser bekannt als Paris Charles de Gaulle (CDG), eröffnet. Die Einweihung des Grossprojekts wurde überschattet vom Absturz einer DC-10 der Turkish Airlines, die fünf Tage zuvor auf dem Weg von Paris-Orly nach London in der Nähe abgestürzt war. In den 1960er Jahren wurde absehbar, dass der Flughafen Orly bald die Grenzen seiner Kapazität erreicht haben würde und ein neuer Grossflughafen für Paris notwendig wurde. Der Flughafen wurde innerhalb weniger Jahre auf dem Reissbrett entworfen. Anders als bei zeitgenössischen Grossprojekten gab es in dem dünn besiedelten Ackergelände in der Nähe

des Dorfes Roissy en France weder Bürgerproteste noch Umweltauflagen oder Planungsbeschränkungen zu beachten. So begannen die Bauarbeiten für das erste Terminal schon 1968, ein Jahr später folgten die Nebengebäude der Energie-, Klima- und Telefonzentrale. Der erste Kontrollturm wuchs von 1970 bis 1972 auf insgesamt 80 Meter Höhe, 1971 war die erste Landebahn einsatzbereit.

Zu den damaligen Innovationen des modernen Flughafens gehörten die parallelen Start- und Landebahnen, die gleichzeitig benutzt werden können, und ein speziell für den Flugverkehr konzipiertes Abfertigungsgebäude. Bei früheren Flughäfen wie Orly waren die Start- und Landebahnen für verschiedene Windrichtungen ausgelegt und blockierten sich, wie heute noch in Zürich Kloten, oftmals gegenseitig. Der junge Architekt Paul Andreu wurde mit dem Entwurf des Flughafens betraut. In der Planungsphase veranstaltete er innovative, unkonventionelle Workshops und Gesprächsabende mit Innenarchitekten und Möbeldesignern, Psychologen und Musikern, einem Typographen und anderen Künstlern. In der ersten Baustufe waren zunächst zwei parallele Landebahnen und ein erster Terminal sowie Frachtbereiche und Nebengebäude zwischen den Bahnen vorgesehen. Der Masterplan sah maximal fünf Pisten und fünf identische Terminals für maximal 50 Millionen Passagiere vor. Er wurde jedoch schon 1970 zugunsten des Terminals 2 wesentlich geändert.

### **... vor 100 Jahren**

Anlässlich des Gordon-Bennett-Ballonwettbewerbs vom 8. bis 10. Februar 1914 legten die mehrfachen Teilnehmer Hans Rudolf Berliner, Alexander Haase und Arnold Nikolai die Distanz von 3053 Kilometern zurück. Die Rekordfahrt führte sie von Bitterfeld in Deutschland nach Perm im Uralgebirge. Dieser Rekord hielt bis 1976.

Der Gordon Bennett Cup ist die älteste, jährlich stattfindende internationale Ballonsportveranstaltung für Gasballone. Initiator war der Amerikaner James Gordon Bennett junior, der Verleger des «New York Herald». Zuge lassen sind bis zu drei Ballonteamen je Nation. Es siegt das Team, das bei seiner Landung die grösste Entfernung zum Startpunkt erreicht hat. Das Heimatland der Gewinner ist jeweils der Austragungsort des übernächsten Rennens. Der erste Wettbewerb wurde Anfang des 20. Jahrhunderts im Jahre 1906 in Paris ausgetragen und von dem US-Amerikaner Frank Purdy Lahm gewonnen, der zusammen mit seinem Copiloten Henry Hersey nach mehr als 640 Kilometern die Nordostküste Englands erreichte.

**... in einigen Wochen**

«5-2 2-1 2-1 2-1 2-1 2-1 2-1 2-1 2-3?»

# Shooter's Corner

## Die nützlichen Helfer im fotografischen Alltag – Teil 1

**Kleine Dinge und Hilfsmittel sind beim Fotografieren wichtig. Entscheidend für verbesserte fotografische Erfolgsaussichten ist jedoch nicht der Umfang des Zubehörs, sondern die Fähigkeit des Fotografen, diese Hilfsmittel technisch richtig und sinnvoll einzusetzen. In zwei Teilen möchte ich daher einige wichtige Zubehörteile etwas näher anschauen.**

*Text: Dominique Wirz*

Die folgenden Ratschläge richten sich eher an ambitionierte Fotografen mit System-Kameras. Bestimmt werden aber auch Kompaktkamera-Besitzer die eine oder andere nützliche Idee finden. So hat sich bestimmt jeder Fotograf einmal gefragt, wie er denn seine Kamera am sinnvollsten verpacken und transportieren kann.

### **Kamerataschen**

Die Wahl der Kameratasche hängt einerseits vom Umfang der zu transportierenden Ausrüstung ab, andererseits von der Art des Reisens. Meist stellt die Kameratasche einen Kompromiss zwischen Schutz und Zugänglichkeit der Ausrüstung dar. Früher habe ich oft einen Fotorucksack verwendet. Dieser bleibt aber immer öfters zu Hause, da er zu schwer ist und neben der Kamera-Ausrüstung nur wenig Platz für andere Dinge bietet. Stattdessen nehme ich einen normalen, geräumigen und leichten Rucksack, in dem ich auch eine Jacke, ein Stativ und Verpflegung verstauen kann; unten die Objektive, die ich seltener brauche, in Objektivköchern oder Neopren-Einschlagtüchern mit Klettverschlüssen ([www.novoflex.de](http://www.novoflex.de)) verpackt. Oben dann in einer kleinen Umhänge-Fototasche (oder einer Velo-Lenker-Tasche) das Wichtigste zum Fotografieren. Die Grösse dieses Rucksacks richtet sich ganz nach dem geplanten Vorhaben, sei es eine kleine Tagestour oder ein mehrtägiges Trekking. Auf Wanderungen verwende ich ausserdem eine Kameratasche, die ich am Hüftgurt des Rucksacks befestigen kann (Toploader für Kamera mit Objektiv). So muss ich den Rucksack nicht jedes Mal ablegen, um zu fotografieren. Bei Bedarf kommt noch ein Köcher auf der gegenüberliegenden Seite des Hüftgurts dazu, beispielsweise mit einem Weitwinkel-Objektiv. Beim Velofahren verwende ich eine Lenkertasche, die mit Klickverschluss zu lösen ist und sich dann als





Umhängetasche verwenden lässt. Gute Taschen liefern gleich den passenden Regenüberzug mit, sodass die Kamerataschen am Hüftgurt oder am Velolenker gegen Wasser und Staub geschützt sind. Ich habe gute Erfahrungen mit LowePro-Fototaschen ([www.lowepro.ch](http://www.lowepro.ch)) gemacht.

## Objektivfilter

Heutige Objektive sind hochwertig vergütet, sodass eigentlich keine UV- oder Skylight-Filter mehr nötig sind. Wer sich aber viel draussen bewegt und die Kamera der Witterung aussetzt (Staub, Nässe), sollte sich trotzdem überlegen, einen Filter zum ständigen Schutz des Objektivs anzuschrauben. Bei Filtern namhafter Marken (z.B. B+W, Hoya) sind dabei praktisch keine Qualitätseinbussen hinzunehmen. Ich verwende für den Schutz der Frontlinsen Neutralfilter. Skylight-Filter haben einen leichten Rotstich, was aber bei Digitalkameras wegen des automatischen Weissabgleichs kaum eine Rolle spielen sollte. Ein wirkungsvoller Filter, der insbesondere in der Landschafts- und Reisefotografie nicht fehlen sollte, ist der Polarisationsfilter: gegen (nicht-metallische) Reflexe beispielsweise auf Wasser oder nassen Blättern, gegen Dunsthorizonte und für sattere Farben. Der Wirkungsgrad kann durch das Verdrehen zweier Filterscheiben leicht kontrolliert und dosiert werden. Die Wirkung ist am ausgeprägtesten, wenn das Licht senkrecht zur Aufnahme-richtung einfällt. Achtung: Bei Weitwinkel-Objektiven ist der Einsatz von dünnen Pol-Filtern notwendig (Verzicht auf das äussere Schraubgewinde, sogenannte Slim-Filter, z.B. von B&W). Sonst kann es zu Abschattungen in den Ecken kommen. Ausserdem erfolgt bei Weitwinkeln die Polarisation in der Mitte stärker als am Rand, sodass auch der Himmel unterschiedlich abdunkelt. Dies ist nicht so schön. Deshalb sollte man bei Weitwinkel-Objektiven eher eine mittlere Wirkung wählen.

## Gegenlichtblenden

Zu jedem Objektiv gibt es eine passend berechnete Gegenlicht- oder Sonnenblende. Unterschätzen Sie deren Wirkung nicht. Auch wenn sie sperrig und unbequem sind – sie können wesentlich zu kontrastreicheren Fotos beitragen, indem sie Streu- und Reflexionslicht verhindern. Dies gilt nicht nur bei Sonnenschein, sondern beispielsweise auch bei Nachtfotos (störende Lichtquellen!). Ausserdem sind sie ein zusätzlicher Schutz gegen Stösse, Regen und Schmutz. Ich bringe meine Gegenlichtblende immer an, ausser wenn ich mit Aufsteckblitzen arbeite. Dann besteht die Gefahr, dass der Blitz wegen der Blende unschöne Schatten aufs Motiv wirft.

## Stativ

Ein gutes Kamerastativ erweitert den fotografischen Spielraum enorm. Man kann mit längeren Belichtungszeiten fotografieren und somit qualitativ hochwertige, knackscharfe Fotos von Stimmungen in der Dämmerung oder Nacht aufnehmen. Des Weiteren sind Stative unverzichtbar für Fotos im Wald, bei Landschaften mit viel Schärfentiefe, Makrofotos, Selbstauslöser, zusammengesetzten Panoramen oder High-Dynamic-Range(HDR)-Fotos. Ein Stativ hilft auch, Bilder ruhig und durchdacht zu komponieren. Wegen all dieser Vorteile lohnt es sich, ein Stativ sorgfältig auszuwählen. Denn ein gutes Stativ wird Ihnen auch nach 20 Jahren noch gute Dienste erweisen, wenn Sie den Kamerabody vermutlich längst ausgetauscht haben. Ein Stativ ist also eine langfristige Investition in Ihre Bilder. Ersparen Sie sich deshalb den Fehlkauf eines Billigstativs (inkl. Stativkopf für 100 bis 200 Franken), sondern kaufen Sie eine hochwertige Kombination aus Stativ und Kugelkopf (ab 300 Franken), an der Sie lange Freude haben werden. Ein gutes Stativ ist stabil, standfest und verfügt über einen grossen Kugelkopf, mit dem sich auch eine schwere Kamera gut arretieren lässt. Ist das Stativ allerdings zu gross und zu schwer, bleibt es oft zu Hause. Daher bieten sich für unterwegs auch kleine und mittelgrosse Stative an, mit einem Kugelkopf, der gross genug für das Gewicht der benutzten Kamera-Objektiv-Kombination ist. Ich verwende ein leichtes Carbon-Stativ von Gitzo ([www.gitzo.com](http://www.gitzo.com)). Manfrotto ([www.manfrotto.com](http://www.manfrotto.com)) und Sirui ([www.sirui.de](http://www.sirui.de)) sind ebenfalls zu empfehlen. Bei manchen Kugelköpfen kann die Kamera direkt mittels einer Schnellwechselplatte befestigt werden. Wenn nicht, sollten Sie den Stativkopf entsprechend ausrüsten. Ich habe gute Erfahrungen gemacht mit der Mini-Connect-Kupplung von Novoflex ([www.novoflex.de](http://www.novoflex.de)). Sie ist leicht, klein und trotzdem stabil. Erst mit einer Schnellwechselplatte werden Sie ein Stativ auch gerne und regelmässig einsetzen. Alternative Stative, beispielsweise für Auto-Safaris, sind Bohnensack oder Fensterstativ. Für die Makrofotografie ist eine kurze Mittelsäule sinnvoll. Damit lässt sich das Stativ weit zum Boden senken. Oder achten Sie darauf, dass man die Mittelsäule mit der Kamera auch von unten nach oben einstecken kann. Einige Modelle erlauben gar, die Mittelsäule ganz zu entfernen. Weitere nützliche Hilfsmittel bei der Arbeit mit Stativ sind natürlich ein Fernauslöser (Kabel, Infrarot oder Funk) für die erschütterungsfreie Auslösung sowie eine Wasserwaage für die sorgfältige Ausrichtung des Horizonts. Mein Stativ nehme ich inzwischen fast überall hin mit, sogar auf wöchige Trekkings mit schwerem Rucksack. Da lasse ich oft lieber ein zusätzliches Objektiv zu Hause. Und auch wenn ich aus Gewichts- oder Platzgründen mal kein stabiles Stativ dabei haben kann, nehme ich oft einen Gorillapod ([www.joby.com](http://www.joby.com)) als Not-Stativ mit. Sei es für das Grup-

penfoto auf dem Berggipfel oder das rötliche Glühen der Berge bei Sonnenuntergang.

### **Nächste Fotokurse 2014**

- Reisefotografie: Sa, 3. Mai, Winterthur
- Blitzfotografie: So, 4. Mai, Winterthur
- Tierfotografie: Sa, 14. Juni, Zoo Zürich
- Makrofotografie: Sa, 28. Juni, Bot. Garten Zürich
- Airport live: So, 7. September, Flughafen Zürich
- Bildgestaltung: Sa, 13. September, Winterthur
- Reisefotografie: So, 14. September, Winterthur

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