

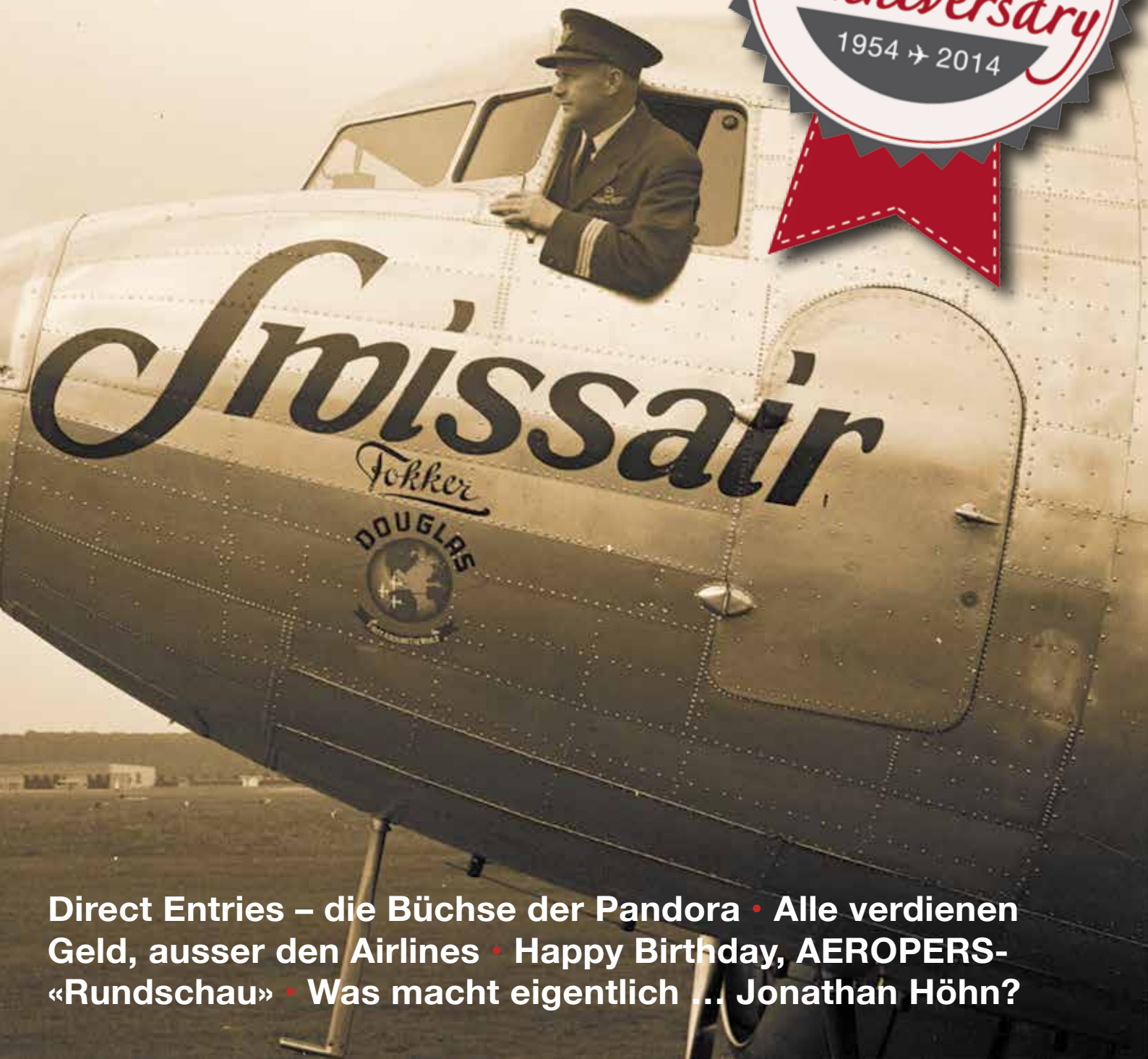


RUNDSCHAU

2 | 2014

SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



Direct Entries – die Büchse der Pandora • Alle verdienen Geld, ausser den Airlines • Happy Birthday, AEROPERS-«Rundschau» • Was macht eigentlich ... Jonathan Höhn?

Inhalt



- 3 The President's Voice**
Die Auslagerung der B-777 zu billigeren Bedingungen und das Anheuern von Direct-Entry-Piloten wird erhebliche Konsequenzen haben, meint Vizepräsident Kilian Kraus. Der Graben zwischen deutscher Tarifpartnerschaft und schweizerischer Sozialpartnerschaft scheint sichtbar zu werden. In der Schweiz sind Mitarbeiter aber daran interessiert, kooperativ Lösungen zu finden, die für alle Beteiligten tragbar sein müssen.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Direct Entries – die Büchse der Pandora**
Harry Hohmeister scheint mit der IPG über Direct Entry Captains zu verhandeln. Damit versucht er, so unabhängig wie möglich von der AEROPERS zu sein. Direct Entry Captains sind aber sowohl für die Sicherheit als auch für die Piloten nur von Nachteil.
- 7 Alle verdienen Geld, ausser den Airlines**
Bei dem allseits spürbaren Spardruck erhält man schnell den Eindruck einer bedrohten Aviatik-Industrie. Doch bei einer genaueren Betrachtung stellt man fest, dass die Margen bei unseren Zulieferern und Dienstleistern weit besser sind als bei uns. Wo bleibt unser Stück vom Kuchen?
- 10 Zappen zwischen Hirnkanälen**
Der Computer ist Spitze, wenn es darum geht, verschiedene Dinge gleichzeitig zu erledigen – also «Multitasking» zu betreiben. Bei der Frage, wie das menschliche Multitasking im Vergleich zum Computer abschneidet, sind Psychologen und Hirnforscher eher skeptisch.
- 14 Neues Jahr – neue Vulkanasche**
Ein Prototyp des «Airborne Volcanic Object Identifier and Detector», kurz AVOID, wurde erstmals in einem aufwändigen Versuch erfolgreich live getestet. Auch wenn es noch ein weiter Weg bis zur Serienreife des Sensors ist, sind die Anwendungsmöglichkeiten, gepaart mit Daten spezialisierter Satelliten, vielversprechend.
- 16 70 Jahre AEROPERS!**
Wenn einer 70 wird, dann muss das gefeiert werden. Erst recht, wenn es sich um den grössten Pilotenverband der Schweiz handelt!
- 17 Verabschiedung Markus Grob**
Markus Grob ist Ende April von seinem Amt als AEROPERS-Präsident zurückgetreten. Eine Verabschiedung mit 600 Worten für einen fünfjährigen Einsatz im Dienste unseres Pilotenverbands.
- 18 Happy Birthday, «Rundschau»!**
Seit 60 Jahren berichtet die «Rundschau» über aviatische Themen. Ein kurzer Blick in die erste Ausgabe, die mit «Januar 1954» datiert ist, bringt Überraschendes zutage.
- 21 «Go-ahead» – Reduced Runway Separation**
Der Einblick in ein Verfahren, das es den Lotsen manchmal erlaubt, gleichzeitig zwei Flugzeuge auf derselben Piste zu haben.
- 23 Pilots & Controllers «GET TOGETHER»**
- 24 Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»**
- 25 Wer im Mittelpunkt steht, ist im Weg**
Die Kriegsrhetorik ist zurück, die Kanonen werden in Stellung gebracht. Doch warum dieses Säbelrasseln? Ein Erklärungsversuch eines Beteiligten, der leicht verwirrt dem Tohuwabohu zuschaut.
- 28 Was macht eigentlich ... Jonathan Höhn?**
Jonathan Höhn ist ein lebensfroher Lockenkopf, den Projekte erst dann interessieren, wenn andere das Handtuch werfen. Die «Rundschau» liess sich die Gelegenheit nicht nehmen, den Macher und Geniesser im Malcantone zu besuchen.
- 32 Gelesen**
- 36 IFALPA-Konferenz 2014 in Panama**
Panama lockt Reedereien aus der ganzen Welt damit an, ihre Schiffe dort unkompliziert und bei tiefen Steuern registrieren zu lassen. Solche globalen Trends gibt es auch in der Fliegerei – sei es beim Registrieren der Jets oder beim Einsatz von Leihpiloten. Die IFALPA nimmt dies mit Sorge zu Kenntnis und fordert Anpassungen.
- 39 Gedanken eines Fliegenden**
Die Gebrüder Grimm haben eines ihrer populären Märchen an die neue aviatische Realität angepasst.
- 40 Pensionierungen & Eintritte**
- 43 On The Air...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 46 Zeitreise**
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 48 Shooter's Corner**
Kleine Dinge und Hilfsmittel können beim Fotografieren einen grossen Unterschied machen. Diesmal werden deshalb weitere Zubehörteile vorgestellt, die sich als nützlich erweisen könnten.
- 50 Wir trauern, Termine & Mitteilungen**

The President's Voice



«Die kommende Abstimmung ist nicht das Ende eines Prozesses, es ist der Beginn eines noch viel grösseren...», so die Worte des zurückgetretenen Präsidenten Markus Grob in der letzten Ausgabe der «Rundschau».

Die Abstimmung über den GAV14 ist vorbei und das Ergebnis bekannt. Nun arbeitet das Management mit Hochdruck an einem Prozess, dessen Ausmass an Konsequenzen erheblich sein wird. Es dürfte um die Auslagerung der B-777 zu billigeren Bedingungen und das Anheuern von Direct-Entry-Piloten gehen. Das Ganze allerdings, ohne uns einzubinden und damit eine für alle vernünftige Lösung zu finden.

Hier scheint der Graben zwischen deutscher Tarifpartnerschaft und schweizerischer Sozialpartnerschaft sichtbar zu werden. In der Schweiz sind Mitarbeiter jederzeit daran interessiert, kooperativ Lösungen zu finden, die für alle Beteiligten tragbar sein müssen. Druck durch Angst ist da eine schlechte Methode. Wir Piloten bleiben für gewöhnlich ein ganzes Arbeitsleben lang bei derselben Firma. Wir identifizieren uns überdurchschnittlich mit unserem Arbeitgeber, sind aber auch durch das Senioritätsprinzip – das ein Pfeiler für Sicherheit im Cockpit ist – langfristig an die Firma gebunden. Das dürfte auch im Sinne eines jeden Managers sein.

Aber gilt das auch für das Management? Bleiben auch die Manager noch über Jahre mit im Boot? Wahrscheinlich kaum. Meist ist es eine Frage der Zeit, bis der nächste Wechsel in der Geschäftsleitung ansteht. Die Frage ist nur, wann und was hinterlassen wird. Im Moment sieht es weniger nach einem bestellten Acker als nach gezielt geschaffener Unruhe aus. Die Verhandlungen mit den Kollegen am Boden wurden abgebrochen, die Kabine hat den neuen GAV abgelehnt, woraufhin die Swiss mit der Kündigung des aktuellen GAVs antwortete und zukünftige Mitarbeiter einseitig zu Bedingungen des abgelehnten Vertrags einstellt.

Die AEROPERS-Piloten haben ebenfalls den GAV14 abgelehnt und müssen nun damit umgehen, dass das Management die beiden Flugbetriebe nicht mehr zusammenlegen will, sondern wie zu Zeiten von Swissair und Crossair einen Keil zwischen die Pilotenkörpers treibt. Das wird den Wunsch des Managements nach vereinfachten Strukturen und nachhaltiger Wettbewerbsstärke wohl kaum erfüllen. Ganz im Sinne der Schweizer Sozialpartnerschaft setzen wir auch weiterhin auf Verhandlungen, um den ganz grossen Prozess mitzugestalten.

Die unnötigerweise verursachte Unruhe seitens des Managements, die Hohmeister in einem Interview mit der Bilanz als eines seiner Führungsprinzipien beschreibt, ist ein gefährlicher Fremdkörper innerhalb unseres sicherheitssensiblen Umfelds. Wir investieren viel Zeit, Energie und Geld dafür, Ruhe ins ganze System «Cockpit» zu bringen, um damit die Sicherheit im Flugbetrieb signifikant zu steigern. Diese sollte niemals gefährdet werden!

Eins ist klar: Wenn der Kapitän in eine Richtung steuert, braucht er seine Mannschaft hinter sich, um erfolgreich sein zu können. Wie das Management die Bindung zu den Mitarbeitern aller Berufsgruppen wieder aufbauen will, wird sich zeigen. Ob es von Vorteil ist, dass der CEO bereits mit einem Fuss in der Lufthansa-Konzernzentrale steht und einen Grossteil seiner Zeit bei den Konzernteilen in Frankfurt, Wien und Brüssel verbringt, sei dahingestellt. Dabei enthält die neue zusätzliche Verantwortlichkeit Hohmeisters für IT- und Prozessmanagement im Konzern bei der aktuellen IT-Situation bei der Swiss fast eine gewisse Ironie.

Die Mitarbeiter aller Berufsgruppen würden einen 100-prozentigen Swiss-CEO mit Sicherheit zu schätzen wissen.

«In der Schweiz sind Mitarbeiter jederzeit daran interessiert, kooperativ Lösungen zu finden, die für alle Beteiligten tragbar sein müssen.»

Kilian Kraus
Präsident a.i.

**we are
AEROPERS**



Editorial



Das Jahr 2013 war erfolgreich. Swiss-CEO Harry Hohmeister konnte stolz verkünden, dass der Turnaround geschafft sei. Auch das erste Quartal konnte die Swiss 2014 besser abschliessen als im Vorjahr. Die Swiss habe die Kosten im Griff, und es sei nun am Revenue Management, zu zeigen, was es zu leisten

vermöge, so Hohmeister in einem Interview. Für das Gesamtjahr «erwartet die Geschäftsleitung ein Ergebnis, das deutlich über Vorjahresniveau liegen sollte», wie in der Swiss Staff News vom 6. Mai zu lesen war.

Das sind erstaunlich gute Nachrichten für eine europäische Netzwerk-Airline. Denn üblicherweise beklagen sich die Fluggesellschaften eher über Überkapazitäten und den sinkenden Yield. Janos Fazekas untersuchte die Frage, warum gerade in der Boom-Branche Luftverkehr die Airlines mit so knappen Margen kalkulieren müssen. Der Titel seines Berichts: «Alle verdienen Geld, ausser den Airlines».

So rosig, wie es die Finanzzahlen vermuten liessen, sieht die Lage der Swiss aber nicht aus. Die Geschäftsleitung steht mit dem gesamten Personal auf Konfrontation. Die Verhandlungen über einen GAV mit dem Bodenpersonal wurden ergebnislos abgebrochen. Die Airbus-Piloten - und kurz darauf auch die Mitglieder des Kabinenpersonals - verwarfen die neu ausgehandelten Verträge wuchtig. Das Personal weigert sich, die schlechteren Arbeitsbedingungen zu akzeptieren.

Gerade der GAV14 hätte aber sowohl für die Piloten als auch für die Swiss entscheidende Weichen richtiggestellt. Denn die Einflottung der B-777 und CSeries stellt die Swiss vor grosse personelle Herausforderungen. Die unnötigen, zusätzlichen Forderungen Hohmeisters machten die einmalige Chance, den Flugbetrieb an die zukünftigen Bedürfnisse anzupassen, aber zunichte. Mit welchen Massnahmen die Swiss nun versucht, im selbst verschuldeten Trümmerfeld weiterzukommen, beleuchtet AEROPERS-Vorstandsmitglied Tobias Mattle. Im Text mit dem vielsagenden Titel «Direct Entries - die Büchse

der Pandora» geht es um den Versuch, die B-777 und CSeries mittels Direct Entry Captains in die Swiss European einzuflotten. Dass hier an den Grundpfeilern der über Jahrzehnte gewachsenen Sicherheitskultur gerüttelt wird, scheint das Management so wenig zu kümmern wie die Zukunftsperspektiven der betroffenen Mitarbeiter.

Wie unzufrieden das Swiss-Personal ist, belegen auch die ersten Resultate der Mitarbeiterbefragung vom Februar dieses Jahres. Zwar seien die Mitarbeitenden stolz darauf, bei der Swiss tätig zu sein, allerdings habe es auch sehr kritisches Feedback gegeben. Gerade zu den Themenbereichen «Salär, Benefits und Anerkennung» waren solche Rückmeldungen laut der Mitteilung des Personalchefs Reto Schmid besonders häufig. Die Swiss entfernt sich immer mehr davon, ein «Great Place to Work» zu sein.

Die Tiefe der Beziehungskrise zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgeber lässt aufhorchen. Denn sie zieht sich mittlerweile durch den ganzen Personalkörper hindurch. Hat das Management die Führung verloren? Vertrauen die Mitarbeiter ihren Vorgesetzten überhaupt noch? Peter Tilly beschäftigt sich in einem Essay mit solchen Fragen und meint, dass diese Krise Gift für das gegenseitige Vertrauen ist. In einer kurzlebigen Zeit, in der Geschwindigkeit und Anpassungsfähigkeit das Mass aller Dinge sind, macht der Verlust von Vertrauen «nicht nur langsam, er kann eine Unternehmung lähmen beziehungsweise ganz blockieren».

2014 dürfte in finanzieller Hinsicht für die Swiss wohl wieder ein gutes Jahr werden. Ob es auch für die Mitarbeitenden der Swiss ein gutes Jahr wird, ist unter diesen Vorzeichen mehr als ungewiss.

Zur Abwechslung und Entspannung empfehle ich deshalb die vielen unterhaltsamen Beiträge in dieser Ausgabe sehr gerne.

Jürg Ledermann

Impressum

Herausgeber

AEROPERS | SwissALPA
Ewiges Wegli 10 | 8302 Kloten
Telefon +41 44 816 90 70 | Fax +41 44 816 90 75
info@aeropers.ch | www.aeropers.ch

Redaktion

rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, Captain A330/340
Jürg Ledermann, Redaktor, Captain A330/340
Peter Tilly, Redaktor, Captain A320
Janos Fazekas, Redaktor, F/O A320
Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS
Gaby Plüss («Go-ahead»), Flugverkehrsleiterin Zürich TWR und APPR

Ständige Mitarbeiter

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

Layout André Ruth

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2900 Exemplare

Erscheinungsweise

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

Inseratenannahme

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

Copyright

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

Frontseite: André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 3/2014: 15. August 2014

Direct Entries – die Büchse der Pandora

Um die B-777 und die C Series bei der Swiss European einflotten zu können, scheint der CEO der Swiss, Harry Hohmeister, in Zukunft auf Direct Entry Captains zu setzen. Während bei Swiss International genügend qualifizierte Piloten zur Verfügung stehen, gefährdet Hohmeister die über Jahrzehnte gewachsene Sicherheitskultur und die Perspektiven der Piloten.

Text: Tobias Mattle, Vorstandsmitglied

Am WEF 2013 kündigte Hohmeister an, das für ihn sehr «fragliche Senioritätssystem» zu überprüfen. Was er damit meint, ist klar: Er möchte gerne billige Captains einstellen, um Kosten zu sparen. Dass dies auf Kosten der Sicherheit geht, ist selbsterklärend. Der Artikel «Seniorität – Fluch oder Segen» in der «Rundschau»-Ausgabe 3/13 erklärt dies deutlich: «Das Senioritätsprinzip schützt qualifizierte Piloten. Wer aus Sicherheitsgründen zusätzlichen Treibstoff an Bord nimmt und vielleicht auch aus Sicherheitsgründen einmal einen Flug nicht durchführt, muss sich nicht vor Sanktionen fürchten.» Diesen Schutz für qualifizierte Piloten will Hohmeister zugunsten einer billigen Operation aufheben.

Gelebte Sicherheit

Schon am ersten Tag der Pilotenausbildung wird bei der Swiss auf eine offene Sicherheitskultur Wert gelegt. Fehler können angesprochen werden, ohne dafür bestraft zu werden. Aus den Fehlern Einzelner sollen alle Piloten lernen können. Diese Sicherheitskultur ist nicht selbstverständlich. Bei Airlines im Nahen Osten und in Asien werden Fehler nicht geduldet, obwohl sie in jedem System vorkommen. Das führt dazu, dass niemand aus gemachten Fehlern lernen kann, da Fehler von den Piloten verschwiegen werden, um nicht bestraft zu werden. Eine lernende Kultur kann so nicht geschaffen werden.

Eine solche Kultur kann aber auch nicht innerhalb kurzer Zeit entstehen. Voraussetzung dafür ist ein grosses Vertrauen der Piloten in die Flottenführung. Wenn ich meinem Vorgesetzten nicht traue, gehe ich auch nicht zu ihm, wenn ein Fehler passiert ist. Vertrauen kann nur über eine lange Zeit aufgebaut werden, weshalb es für die Sicherheitskultur ein grosses Vorteil ist, wenn die Piloten ihre ganze Karriere bei der Swiss verbringen.

Seniorität

Beim Senioritätsprinzip gilt das Recht des Dienstalters. Als qualifizierter Pilot muss ich deshalb keine Sorge darum haben, dass ein anderer Pilot aufgrund von wirtschaftlich vorteilhafterem Verhalten für die Firma besser belohnt wird als ich. Als Pilot kann ich mich deshalb ganz der Sicherheit widmen und Entscheide so fällen, dass sie die grösstmögliche Sicherheit garantieren.

Durch das Abschaffen des Senioritätsprinzips, wie Hohmeister es anstrebt, fällt diese Sicherheitskultur auseinander. Externe Piloten können so an der Senioritätsliste vorbei eingestellt werden. Nicht selten sind dies Piloten, die bei anderen Airlines eine zweifelhafte Sicherheitskultur kennengelernt haben und deshalb das

notwendige Vertrauen nicht mitbringen. Gleichzeitig wird das bestehende Pilotenkorps unter Druck gesetzt, Entscheidungen auf wirtschaftlichen Überlegungen zu basieren, um sich gegenüber dem Arbeitgeber zu profilieren. Das fragile Sicherheitssystem, das über Jahrzehnte aufgebaut wurde, kann so innerhalb kurzer Zeit auseinanderfallen.

«Einsparungen dürfen nicht auf Kosten der Sicherheit gehen.»

Perspektiven

Den jungen Nachwuchspiloten, die ihre hoffnungsvolle Karriere bei der Swiss gestartet haben, wird zudem auf lange Zeit die Beförderung auf das nächste Flugzeugmuster oder zum Captain verwehrt. Sobald Direct Entries in das System kommen, hat dies eine unmittelbare Auswirkung auf die Karriere der zukünftigen Generation. Für jedes Upgrading, das innerhalb der Firma stattfindet, entlässt ein altgedienter Pilot die Firma, ein junger First Officer wird zum Captain umgeschult und ein Flugschüler kann als First Officer in die Firma einstei-



Auch eine gute Sicherheitskultur kann überstrapaziert werden.

Be Part of The World's Best Walk-In Interview

Flight Attendant

Absolute essentials:

- Happy & fun personality
- Irresistible smile
- Bounded energy
- Genuine interest to serve people
- Fluent spoken English and Bahasa Malaysia
- Good communication skills

Requirements:

- Male/Female (Malaysia)
- Age between 20 and 30 years old
- Height (Males): minimum 160cm, maximum 170cm barefoot
- Height (Females): minimum 150cm, maximum 160cm barefoot
- Appearance: Clear skin, well-groomed and pleasant personality
- SPM with credit in English and Bahasa Malaysia or equivalent
- A330 or A340 Type Rating (Theoretical or on-site)
- Last flown as a active crew member (on type) within the last 3 years

Come along with:

- Original of NRC or Passport
- Recent colour head & shoulder photograph (passport size)
- Recent colour full-body photograph (passport size)
- Original education and/or other relevant certificates

Date: 25 September 2010
Time: 9-5pm
Venue: Renaissance Hotel, Kuala Lumpur

Pilot

Captain A330/A340

- A Malaysian DCA approved and validated ATP (A)
- Minimum of 1500 hours total and 1200 hours (PI)
- Minimum of 500 hours (PI) on A330/A340 Fleet

First Officer A330/A340

- A Malaysian DCA approved or validated Commercial Pilot License with frozen ATP
- A Malaysian DCA approved or validated ATP (A)
- Minimum of 2000 hours total
- Minimum of 500 hours on A330/A340 Fleet

Captain (Direct Entry Candidates)

- A Malaysian DCA approved and validated ATP (A)
- Minimum of 5000 total hours of which include:
 - 1000 hours in Command (PI) on Airline Operations (PI) equipped with EPR/EPAS and at least 500 hours (PI) must be on A330/A340 OR
 - 1500 hours (PI) in Airline Operations (PI) equipped with EPR/EPAS OR
 - 3000 hours (PI) Airline Operations (PI) > 20,000kg

Senior First Officer (Direct Entry Command Upgrade)

- A Malaysian DCA approved or validated Commercial Pilot License with frozen ATP
- Minimum of 6000 total hours of which shall include:
 - 2000 hours are on Airline Operations (PI) equipped with EPR/EPAS OR
 - 1000 hours on type A330/A340

Date: 25 & 26 September 2010
Time: 9-5pm
Venue: Renaissance Hotel, Kuala Lumpur

**WORLD'S BEST
LOW-COST AIRLINE
2009 & 2010**

Werbung von Air Asia für Direct-Entry-Piloten -
Bewerbung beim Vorbeigehen.

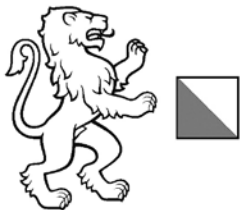
gen. Diese Kette wird durch ein Direct Entry unterbrochen: Der First Officer kann sein Upgrading zum Captain nicht machen, und der Flugschüler muss länger auf seinen ersten Arbeitsplatz im Cockpit warten. Die meist jungen Direct Entry Captains haben zudem eine

sehr grosse Auswirkung auf zukünftige Generationen. Ein 40-jähriger Direct Entry verhindert nicht bloss die Umschulung eines First Officers, sondern wirkt sich auf das System solange negativ aus, wie er in der Firma verweilt. Im Extremfall bis zur Pensionierung, die rund zwanzig Jahre später stattfindet. Die Motivation der jungen Nachwuchspiloten wird dadurch empfindlich getroffen und das System gestört.

Sicherheit kostet

Direct Entries sind nicht notwendig. Die Probleme für die Zukunft liegen nicht in erster Linie im knappen Pilotenbestand, sondern in der knappen Anzahl Instruktor:innen und in der fehlerhaften Planung des Avro-Ersatzes durch das Management. Die Swiss hat genügend qualifizierte Piloten. Lassen wir uns Zukunftsperspektiven und unsere Sicherheitskultur nicht durch einen Trojaner in Form von Direct Entries nehmen. Die Piloten der Swiss sind gut ausgebildete, motivierte Fachkräfte. Direct Entries zerstören ein System, das gut funktioniert und für die Zukunft bereit ist. Hohmeister ist dieses System ein Dorn im Auge: er wünscht sich billige Captains. Einsparungen dürfen aber nicht auf Kosten der Sicherheit gehen. ●

Anzeige



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Juristische/r Mitarbeiter/in 100%

Der Volkswirtschaftsdirektion unterstehen das Amt für Wirtschaft und Arbeit, das Amt für Verkehr sowie administrativ der Zürcher Verkehrsverbund. Der Abteilung Flughafen/Luftverkehr des Amtes für Verkehr obliegt unter anderem die Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtflugordnung des Flughafens Zürich-Kloten, die Überwachung der Eigentümerstrategie zur Beteiligung des Kantons am Flughafen, die Wahrung der Interessen des Kantons gegenüber dem Bund sowie die Umsetzung des Förderprogramms «Wohnqualität Flughafenregion». Einen ersten Blick erhalten Sie unter www.afv.zh.ch. Zur Unterstützung des kleinen Teams suchen wir infolge Pensionierung des Stelleninhabers per 1. November 2014 eine/n juristische/n Mitarbeiter/in (100%).

Aufgaben und Angebot

Sie beraten Ihre Kolleginnen und Kollegen, die Amtsleitung und den Volkswirtschaftsdirektor in öffentlich-rechtlichen Fragen aus den Gebieten des Luftfahrt- und des Umweltrechts des Bundes und der EU. Sie verfassen Rechtsschriften zu Vernehmlassungs- und in Rechtsmittelverfahren. Daneben bearbeiten und koordinieren Sie politische Geschäfte (parlamentarische Vorstösse, Neuerlass oder Änderung von kantonalen Gesetzen und Verordnungen), schreiben Referate zu luftfahrtrechtlichen und -politischen Geschäften und unterstützen die Kommunikationsverantwortlichen. Es erwartet Sie ein interessantes und anspruchsvolles Aufgabengebiet in einem motivierten Team sowie ein Arbeitsplatz nur wenige Gehminuten vom Hauptbahnhof Zürich entfernt. Ein Ihrer Erfahrung und Leistung entsprechendes Gehalt, gute Sozialleistungen sowie zeitgemässe Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sind selbstverständlich.

Anforderungen

Ihre juristische Ausbildung haben Sie vorzugsweise mit dem Anwaltspatent abgeschlossen und verfügen über mehrere Jahre juristische Berufserfahrung, wenn möglich in einer öffentlichen Verwaltung. Sie verfügen über hervorragende, stillichere Deutschkenntnisse und über gute Englischkenntnisse, haben eine rasche Auffassungsgabe sowie ein ausgeprägtes Talent, komplexe Sachverhalte (auch solche technischer Natur) auf den Punkt zu bringen. Als kommunikative, teamorientierte Persönlichkeit verfügen Sie über ein sicheres Auftreten und sind sich selbstständiges, speditives Arbeiten gewohnt.

Kontakt

Sind Sie interessiert? Dann senden Sie bitte Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, Frau Christa Schuler, Leiterin Personal, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich, mit dem Vermerk «Stellenausschreibung Leiter/in Recht/Kommunikation». Für Fragen stehen Ihnen gerne der aktuelle Stelleninhaber, Herr Daniel Spöri, Tel. 043 259 54 39 oder Herr Mark Dennler, Abteilungsleiter Flughafen/Luftverkehr, Tel. 043 259 54 43, zur Verfügung.
Weitere Stellen beim Kanton auf www.publicjobs.ch

Alle verdienen Geld, ausser den Airlines

Die Aviatik-Branche wächst und erzielt wieder Gewinne. Und doch sind viele Fluggesellschaften unter Druck. Die Gewinne in der Aviatik fliessen aber scheinbar nicht zu den Fluggesellschaften. Der folgende Text zeigt, warum unser Stück vom Kuchen so klein ist und warum Sparen allein nicht das Mass aller Dinge ist.

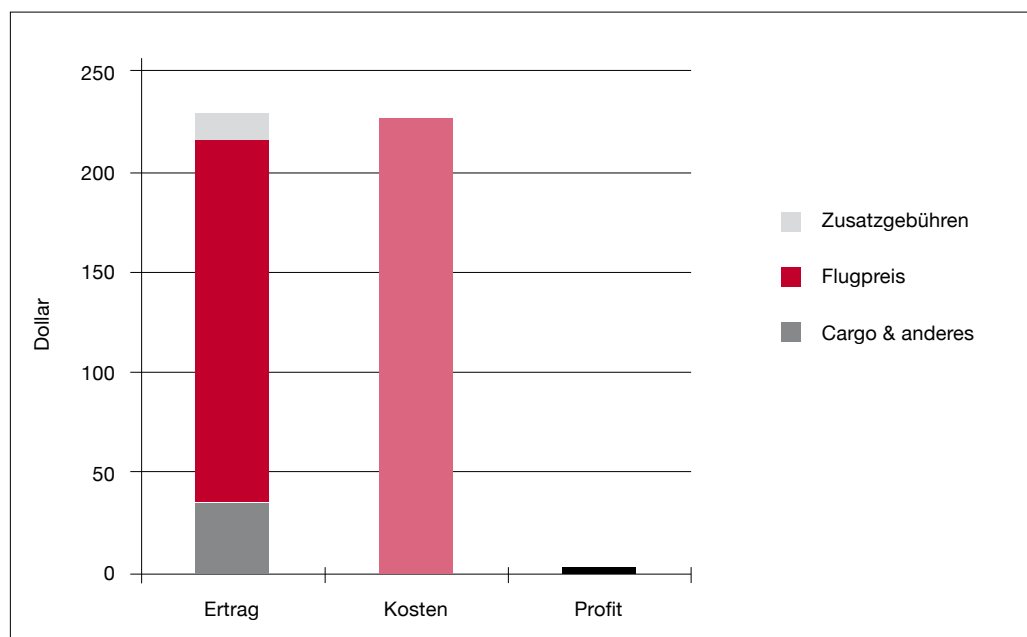
Text: Janos Fazekas

Es scheint wieder bergauf zu gehen in der globalen Wirtschaft und damit auch in der Aviatik-Industrie. Trotzdem ist der Grundtenor seit einiger Zeit derselbe: Die Aviatik steht unter Druck. Bei einem genaueren Blick offenbart sich jedoch, dass nur ein Teil dieser Industrie grosse Mühe hat, ihre Margen zu steigern. Es sind in der Tat die Fluggesellschaften, die den grössten Druck spüren. Bereits 2012 stellte «The Economist» diesen Missstand fest: «Airlines are wonderful generators of profit – for everyone except themselves.» Aber nicht nur unsere Zulieferer, Händler und Ticket-Verkäufer profitieren von unserem Geschäft, sondern auch die Hersteller unseres Hauptkostenpunkts verdienen sich eine goldene Nase. Exxon Mobile erwirtschaftete 2013 alleine mehr als die gesamte globale Airline-Industrie. Es ist also an der Zeit, sich eine Übersicht zu verschaffen über die anderen Akteure in unserem System, die mit unserem Service Geld verdienen.

Tickets zu verkaufen ist nicht umsonst

Wer mit einer Airline reisen möchte, der kommt nicht darum herum, ein Ticket zu kaufen. Doch wie und wo die Passagiere dies tun, entscheidet massgeblich mit, ob und wie viel eine spezifische Airline an diesem Ticket verdient. Der Kostendruck auf Airlines entsteht

«Es kann nicht mehr länger sein, dass wir alleine die Risiken tragen und dabei kaum Geld verdienen.»



Durchschnittlicher Gewinn pro abreisendem Passagier 2012 weltweit.

am offensichtlichsten durch Webseiten, die Preise vergleichen. Dem Kunden wird es so ermöglicht, das günstigste Ticket für seinen Flug zu finden. Der Preisdruck steigt, und die Marge der Airlines sinkt. Im Gegenzug machte zum Beispiel die Preissuchmaschine Skyscanner im Jahr 2013 bei einem Umsatz von knapp 45 Millionen Franken einen Gewinn von annähernd 15 Millionen Franken. Mit einer Marge von 33 Prozent stösst Skyscanner in Sphären vor, von denen wir nur träumen können.

Von der Preissuchmaschine wird der Kunde auf eine der vielen Buchungsmöglichkeiten umgeleitet. Also entweder auf die Homepage der Airline selbst oder aber auf eins der Online-Reisebüros. Diese Anbieter nehmen sich selbstverständlich auch ein Stück vom Kuchen. So hat TUI letztes Jahr 22 Milliarden Franken umgesetzt und dabei 871 Millionen Franken verdient. Das Reisebüro nimmt jetzt die Buchung für den Kunden in einem der globalen Buchungssysteme oder Global Distribution Systems (GDS) vor. Auch das ist nicht umsonst. Die Airlines bezahlen dem GDS im Durchschnitt ungefähr 12 Dollar pro verkauftes Return Ticket. Davon gibt das GDS dem Reisebüro einen Teil ab, um es an sich zu binden. Jährlich bezahlen die Airlines den GDS insgesamt 7 Milliarden Dollar an Kommissionen. 2012 haben die Airlines weltweit zusammen 7,4 Milliarden Dollar Profit gemacht. Faktisch bedeutet das, dass die Fluggesellschaften doppelt so viel hätten verdienen können. Das ist einerseits erschreckend und andererseits frustrierend. Besonders in Anbetracht dessen, dass diese GDS ursprünglich von den grossen Airlines entwickelt und betrieben worden waren. Amadeus gehörte einst der Lufthansa, British Airways und Iberia. Sabre war im Besitz von American Airlines. Auch die Swissair war mit Galileo an einem solchen System beteiligt. Doch im Zuge der Liberalisierung der Luftfahrt und der Popularisierung des Internets wurden die Anteile an diesen Systemen zum grössten Teil an Investoren verkauft. Also

hat man einerseits aufgehört, den Reisebüros Kommissionen zu zahlen, weil man annahm, dass sie durch das Internet obsolet würden. Andererseits hat man die GDS verkauft, weil man den Airlines verboten hatte, sich durch die Manipulation der GDS bei den Reiseberatern zuoberst auf die Liste der verfügbaren Flüge zu setzen. Das Resultat davon ist simpel: Reisebüros und GDS machen das Geschäft jetzt unter sich aus, und die Airlines bezahlen dafür. British Airways lässt zum Beispiel auch die eigene Webseite von Amadeus betreiben, dem grössten GDS. Amadeus hat 2012 einen Profit von 575 Millionen Euro gemacht, bei einem Umsatz von zirka 2,9 Milliarden Euro.

Günstiges Leasing kommt teuer zu stehen

Selbstverständlich profitieren auch die Leasing-Firmen ganz passabel vom Airline-Geschäft. Doch im Gegensatz zu den Marktteilnehmern im Ticketing-Bereich bedeutet ihr Profit teilweise eine geringere Marge für die Airlines. Je grösser die Bestellung der Leasing-Firmen bei den Flugzeugherstellern ist, desto grösser der Rabatt pro Flieger. Nun muss diese je nach Lessor recht stattliche Anzahl Flugzeuge an die Airlines vermittelt werden. Dieses Geschäft ist risikobehaftet, da das Fluggerät teuer und der Lessor daran interessiert ist, die entsprechenden Leasing-Raten zu erhalten. Mit der Ratifikation des Cape Town Treaty von 2001 hat sich allerdings die Lage für die Leasing-Firmen verbessert. Denn in diesem Vertrag wird die Wiederinbesitznahme von Flugzeugen von zahlungsunfähigen Kunden deutlich vereinfacht. Dementsprechend können die Leasing-Firmen auch finanzschwächere Kunden akquirieren, wie zum Beispiel Neueinsteiger ins Airline-Geschäft. Diese bedienen aber nicht unbedingt eine eigene Nische, sondern generieren unter Umständen Überkapazitäten in bereits bestehenden Märkten. Damit drücken sie die Margen der bereits bestehenden Marktteilnehmer. Wenn eine solche neue Airline dann eingeht, bekommt der Lessor sein Flugzeug zurück, aber der Markt hat sich möglicherweise permanent zum Schlechteren für die übrigen Airlines verändert. Denn wenn sich einmal ein tieferes Preisniveau etabliert hat, ist der Kunde selten bereit, später wieder mehr zu bezahlen.

Geschäfte mit Monopolisten

Ein ähnliches Problem lässt sich auch bei den Flugzeugherstellern beobachten. Sie können ihr Geschäft nur zu einem Teil über die Erneuerung bestehender Flotten machen. Sie sind also einerseits an der Expansion bestehender Airlines interessiert, und andererseits möchten sie neue Airlines am Markt sehen. Zusätzlich sind sie natürlich daran interessiert, die grösseren und somit teureren Modelle zu verkaufen. Dies fördert gesamthaft die Entstehung von Überkapazitäten in der Airline-Branche. Airbus versucht momentan immer noch, ihre A350-800-Kunden davon zu überzeugen, auf die grössere 900er-Version zu wechseln. Die Kunden sollen also zusätzliche Sitze kaufen, die sie ursprünglich gar nicht wollten. Kleinere Airlines ohne eigenes Engineering oder extensive

Erfahrung mit Flugzeugbeschaffungen können zudem die Versprechungen der Hersteller bezüglich der Effizienz modernerer und grösserer Flugzeuge kaum verifizieren. Dementsprechend sind sie empfänglich für zu grosse Flugzeuge und bringen sich und die anderen Marktteilnehmer in eine schwierige Lage, wenn sie versuchen, die neuen Flugzeuge zu füllen. Sowohl bei den Herstellern als auch den Leasing-Firmen kommt hinzu, dass deren Markt von einigen wenigen Unternehmen beherrscht wird. Im Widebody-Segment gibt es ausser Boeing und Airbus eigentlich niemanden. Bei den Leasing-Firmen sieht es ähnlich aus. Doch es gibt noch einen weiteren Partner im Airline-Geschäft, der wohl dem Begriff des Monopolisten am nächsten kommt: den Flughafen. Für Hub-Airlines sind die mit einem Hub-Wechsel verbundenen Kosten und Risiken enorm. Airlines sehen sich in wirtschaftlich schwierigen

Zeiten gezwungen, ihre Preise zu senken, um mehr Passagiere anlocken zu können. Flughafenbetreiber hingegen können genau das Gegenteil tun. Sie können ihre Gebühren steigern, um das kleinere Flugaufkommen zu kompensieren. In einem auf richtigem Wettbewerb basierenden Markt müsste auch der Flughafen

seine Preise senken müssen. In anderen Worten: Flughafenbetreiber können einen Teil ihres Risikos auf die Airlines auslagern.

Unter dem Strich bleibt wenig

Ist also die Airline-Industrie das Opfer ihrer eigenen Value Chain? Um das beantworten zu können, ist ein kurzer Blick auf ihre Geschichte notwendig. Während sich das weltweite BIP seit 1970 verdrei- bis vervierfacht hat, hat sich der Ertrag pro Sitzkilometer verzehnfacht. In derselben Zeit hat sich der Preis für die Passagiere mehr als halbiert. Daraus lässt sich schliessen, dass die Effizienz in der Operation deutlich zugenommen hat. Dies gelang einerseits mit optimierten Prozessen und andererseits durch effizienteres Fluggerät. Und hier offenbart sich das erste Problem. Wenn man den Verlauf der Stückkosten der Airlines über die letzten 40 Jahre betrachtet, sinken sie stetig. Doch die Einsparungen werden den Passagieren nahezu eins zu eins in Form niedrigerer Ticketpreise weitergegeben. Wie sich das auswirkt, lässt sich anhand des Ertrags pro Ticket ersehen. 2012 haben Airlines im Durchschnitt 228,26 Dollar pro Ticket eingenommen. Nach Abzug aller Kosten, Steuern usw. blieben davon 2,56 Dollar als Ertrag übrig. Dieses Phänomen ist allerdings deutlich auf den Wettbewerb zwischen den Airlines zurückzuführen - auch wenn dieser durch den Einfluss der Leasing-Unternehmen und Flugzeughersteller verzerrt sein mag.

Eigene Tankstelle

Auf anderen Gebieten sieht es freilich anders aus. Der grösste Kostenfaktor der Swiss ist der Treibstoff. Der Jet-Fuel-Preis hat dementsprechend einen markanten Einfluss auf die Marge. Betrachtet man nun die Aufteilung der Kostenpunkte beim Treibstoffpreis, fällt



In der Aviatik verteilen sich die Gewinne sehr ungleich.

auf, dass der Löwenanteil auf das Rohöl entfällt. Auch wenn der Rohöl-Preis durch die Quasi-Kartellstruktur der Förderer verzerrt ist, lässt er sich langfristig aufgrund seiner geringen Preiselastizität kaum drücken. Das Raffinieren des Rohöls kostet 13 Prozent, und die Transport- beziehungsweise Lagerkosten machen acht bis zwölf Prozent des Gesamtpreises aus. Mit dem Kauf einer Raffinerie in den USA hat zumindest Delta Air Lines 2012 einen Schritt gewagt, um ihre Margen zu vergrößern. Nach anfänglichen Schwierigkeiten läuft sie jetzt profitabel und hat den Fuel-Preis für Delta um 5,4 Prozent gesenkt. Delta erwartet daher für 2014 eine Ersparnis von 300 Millionen Dollar.

Risiken verteilen

Bei den Flugzeugherstellern tut sich zumindest etwas im Wettbewerb auf dem Narrowbody-Markt. Es wird in nächster Zeit einige Neueinsteiger wie Bombardier und Comac geben und der Wettbewerb sich damit hoffentlich verschärfen. Neueinsteiger wären auch für den Widebody-Markt wünschenswert. Speziell wenn man bedenkt, dass in den nächsten zwanzig Jahren weltweit ungefähr 34 000 Flugzeuge beschafft werden müssen.

Ungefähr 14 000 davon alleine als Ersatz für alternde Flotten.

Bei den Triebwerkherstellern ist zu hoffen, dass sich Geschäftsmodelle wie Power-by-the-hour weiterentwickeln. Das von Rolls-Royce angebotene Modell hat noch nicht die erhofften Einsparungen gebracht. Doch die Idee, das Risiko von Geschäftseinbrüchen auch auf die Hersteller von Flugzeugen und Komponenten auszuweiten, ist definitiv weiterzuverfolgen.

Auch bei der Zusammenarbeit mit den Flughäfen sind neue Ansätze nötig. So sollte man die Gebühren anstatt pro Flugzeug pro Fluggast erheben, womit sie zumindest teilweise an den Passagier weitergereicht werden könnten.

Im Leasing-Markt hat sich glücklicherweise regulatorisch etwas getan, denn neue Marktteilnehmer sind aufgrund der hohen Einstiegskosten kaum zu erwarten. Die neuen Rechnungslegungsvorschriften machen es schwachen Airlines schwieriger, Flugzeuge zu leasen und damit Überkapazitäten auf den Markt zu bringen.

Bei den GDS ist vor allem darauf zu achten, dass die Extras, die Airlines anbieten, auch auf den Homepages der Travel Agents zu buchen sind. So können neben

dem Preis auch Alleinstellungsmerkmale bei der Buchung für den Passagier eine Rolle spielen.

Alles in allem ist festzustellen, dass die Airlines einen bedeutenden Beitrag zur Weltwirtschaft beitragen. Es kann daher nicht mehr länger sein, dass die Fluggesellschaften alleine die Risiken tragen und dabei kaum Geld verdienen. Es ist an der Zeit, sich ein Stück vom Kuchen zurückzuergattern und das Risiko besser zu verteilen. Der allseits zu spürende, unternehmensinterne Spardruck erscheint im Angesicht der ständig fallenden Ticketpreise als kaum sinnvoll. Letztlich ist nur einer der günstigste – und während wir uns zerfleischen, reibt sich eine riesige Industrie im Hintergrund die Hände. ●

«Wenn sich einmal ein tieferes Preisniveau etabliert hat, ist der Kunde selten bereit, später wieder mehr zu bezahlen.»

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

Zappen zwischen Hirnkanälen

Der Computer ist Spitze, wenn es darum geht, verschiedene Dinge gleichzeitig zu erledigen, also das zu tun, was wir mit «Multitasking» umschreiben. Fragt man einen Zeit-Optimierer danach, wie das menschliche Multitasking im Vergleich zum Computer abschneidet, würde er mit «gut» antworten. Psychologen und Hirnforscher sind unter Berücksichtigung der Art und Weise, wie das Gehirn Multitasking betreibt, allerdings eher skeptisch.

Text: Hans Osvalds, Captain A330

Wenn man versucht, verschiedene Handlungen gleichzeitig auszuführen, hat es das Gehirn im Vergleich zum Computer schwer. Mit moderner Software ausgestattet, kann ein Computer ganz leicht zum Beispiel ein Video konvertieren, ein Excel-Datenblatt berechnen und gleichzeitig auch noch einen Text vom Englischen ins Deutsche übersetzen. Computer sind die perfekten Multitasking-Maschinen, aber sind wir Menschen auch dazu imstande? Schnell betrachtet, würden wir die Frage mit Ja beantworten. Im Alltag betreiben wir häufig Multitasking, und auch am Arbeitsplatz sind wir immer mehr darauf angewiesen – manchmal wird diese Fähigkeit sogar vorausgesetzt.

Oft telefonieren wir, ordnen gleichzeitig die Post und schauen kurz in die E-Mails. Immer häufiger werden wir von dieser «Simultan-Kultur» überfordert, speziell im Bereich der visuellen Medien. Fernsehformate wie «CNN» und «Bloomberg» zeigen auf dem Bildschirm ihr übliches Programm, während an verschiedenen Stellen des Bildes weitere Schlagzeilen oder Nachrichten eingeblendet werden.

Intel, ein Marktführer bei der Herstellung von Computer Chips, veröffentlichte vor einigen Jahren eine Studie¹, in der 80 Prozent der Befragten angaben, heutzutage mehr Dinge gleichzeitig erledigen zu müssen als früher. 68 Prozent waren der Meinung, dass es für die Arbeitsstelle ein Vorteil sei, wenn sie verschiedene Arbeiten gleichzeitig ausführen würden. Die Mehrheit der Befragten war überzeugt, dass ihre Aufgaben so schneller erledigt seien.

In einer anderen, kürzlich erschienenen Studie² schienen Frauen eher eine Neigung für das Multitasking zu haben. 53 Prozent der Männer, im Gegensatz zu 61 Prozent der Frauen, meinten, mit Multitasking schneller zu sein, als wenn eine Aufgabe nach der anderen erledigt würde.

Grenzen des Multitaskings

Was hält die Wissenschaft von menschlichem Multitasking? Wie gut kann unser Gehirn zwei Aufgaben gleichzeitig erledigen? Was kann man überhaupt gleichzeitig tun? Wann ist der Punkt erreicht, wo die Hirnkapazität überschritten wird? Lohnt sich Multitasking in Bezug auf Time Management und aus finanzieller Sicht?

In einem Selbstversuch lässt sich leicht erkennen, welche Arbeiten wir gleichzeitig erledigen können und was für uns zu schwierig wird. Schon als Kinder machten wir den folgenden einfachen Test: Legen Sie beide Hände auf den Brustkorb. Bewegen Sie die eine Hand auf und ab und machen Sie mit der anderen eine kreisförmige Bewegung. Nach einer Weile können Sie versuchen, die Bewegungsrichtung oder das Bewegungsmuster zu ändern.

Eine andere und schwierigere Aufgabe besteht darin,

die Zahlen 43 und 4 zu addieren und sie gleichzeitig zu multiplizieren. Machen Sie diese Rechnungen nun, während Sie etwas tun, von dem Sie überzeugt sind, dass Sie es ohne viel Gedankenarbeit erledigen können – wie zum Beispiel Fahrrad oder Auto fahren oder einen Pullover stricken. Zusätzlich können Sie nun eine Aufgabe erledigen, die Ihnen etwas Gedankenarbeit abfordert – wie zum Beispiel lesen oder eine Geschichte erzählen. Anhand dieser einfachen Beispiele lässt sich schnell erkennen, welchen Grad an Multitasking wir erreichen können.

Offensichtlich spielt es eine wichtige Rolle, wie stark wir kognitiv gefordert sind. Beim Autofahren können wir uns normalerweise ziemlich unangestrengt mit unserem Beifahrer unterhalten. Sobald uns eine Verkehrssituation aber speziell fordert, brechen wir das Gespräch ab. Wenn sich unser Gehirn auf zwei schwierige Dinge konzentrieren muss, fällt es uns schwer, selbst einfache Multitasking-Aufgaben gleichzeitig zu erledigen. Wenn eine Aufgabe allerdings fast automatisch ausgeführt werden kann, scheint es, dass wir eine weitere Arbeit mit gutem Resultat erledigen können.

Übung macht den Meister

Die kognitive Psychologie anerkennt, dass Faktoren wie Schwierigkeit der Aufgabe, Kenntnisstand oder Trainingseffekt eine entscheidende Rolle spielen, um die Fähigkeit des persönlichen Multitaskings zu bestimmen.



Hans Osvalds wohnt mit seiner Frau im südlichen Teil Schwedens und hat zwei erwachsene Kinder. Er war bei der SAS als First Officer auf der MD-80 im Einsatz. Bei der Swissair/Swiss arbeitet er seit 1992. Er flog als F/O zunächst auf der MD-11, dann die A330 und A340. Er ist

nach dem Upgrading und dem Einsatz auf der A320 nun mit der A330 wieder auf der Langstrecke unterwegs.

Osvalds studiert seit 1984 in verschiedenen Formen Psychologie. Er hat sich auf forensische Psychologie spezialisiert und untersucht die psychologischen Folgen nach Traumata. Zurzeit beschäftigt er sich mit Soldaten, die nach UN- und/oder NATO-Einsätzen in aktuellen Konfliktgebieten wieder in die Heimat zurückgekehrt sind. Im Fokus steht dabei, wie Veteranen ihr Aggressionsniveau selbst einschätzen, wo es tatsächlich liegt und wie es sich verändert.

In der Freizeit widmet er sich dem Fussballspiel, Freunden, gutem Essen und gutem Wein.



Nur ein generelles Verbot des Telefonierens während des Autofahrens würde mehr Sicherheit bringen.

Ganz einfache Aufgaben belasten die kognitive Fähigkeit des Gehirns nur wenig. Eine etwas schwierigere Arbeit kann gleichzeitig dazu und ohne nennenswerte Probleme erledigt werden. Alltäglichen, simultanen Tätigkeiten begegnen wir häufig: Essen (einfach) und gleichzeitig mit jemandem telefonieren (schwierig) oder das Auto waschen (einfach) und daneben mit jemandem sprechen (schwierig). Konsequenterweise belasten zwei schwierige Aufgaben unser Gehirn mehr und erschweren es, wenn sie gleichzeitig erledigt werden.

Ein wichtiger Faktor, der unsere Multitasking-Fähigkeit erhöht, ist das Üben von Aufgaben. Damit werden wir im Erledigen von verschiedenen parallelen Aufgaben bis zu einem gewissen Grad besser. Ein gutes Beispiel ist wiederum das Autofahren. Ein geübter Lenker hat keine Mühe, sich mit dem Fahrgast zu unterhalten. Ein Junglenker, der gerade eben den Führerausweis erhalten hat, muss sich mehr auf das Fahren konzentrieren. Er ist bei der kognitiv anspruchsvollen Aufgabe, sich mit dem Beifahrer zu unterhalten, deutlich langsamer.

Wer hat das Sprichwort «Übung macht den Meister» nicht auch schon gehört?

Übung vermittelt uns Routine. Sie ermöglicht es dem Gehirn, einfacher und schneller auf Situationen zu reagieren, die wir schon kennen oder schon einmal erlebt haben. In einem Experiment³ zeigten die drei Psychologen Elizabeth Spelke, William Hirst und Ulric Neisser, dass auch die Übungsmethode einen Einfluss hat. Die Teilnehmer des Experiments mussten einen anspruchsvollen Text lesen. Gleichzeitig diktierte der Leiter des Experiments verschiedene Wörter, die die Teilnehmer aufschreiben mussten. Zu Beginn schien es eine sehr schwierige Aufgabe zu sein, denn die Teilnehmer lasen den Text viel langsamer als andere, ungestörte Leser. Nach einigen Wochen Training wurde die Lesegeschwindigkeit schneller, und nach sechs Wochen waren diejenigen, die nebenher noch Wörter aufschreiben mussten, wieder gleich schnelle Leser wie diejenigen der Kontrollgruppe. Die Teilnehmer erklärten am Ende des Versuchs, dass sie sich zuletzt gar nicht mehr

richtig bewusst waren, was sie aufgeschrieben hatten. Das Zuhören und Notieren der diktierten Wörter geschah nahezu unbewusst und automatisch, ohne dass das konzentrierte Lesen gestört worden wäre.

Drei-Sekunden-Fenster

Es gibt verschiedene Typen gleichzeitiger Beanspruchung, die uns als einfach erscheinen und uns nicht sonderlich anstrengen. Das geschieht meistens dann, wenn eine der beiden Aufgaben mehr oder weniger automatisch erledigt werden kann oder wenn es eine sehr einfache Aufgabe ist. Solche Prozesse werden dadurch charakterisiert, dass sie schnell erledigt werden können und unsere kognitive Leistungsfähigkeit nicht stark beanspruchen. Somit können wir uns auf etwas konzentrieren, während wir etwas anderes im Hintergrund mit weniger Aufmerksamkeit mitverfolgen können.

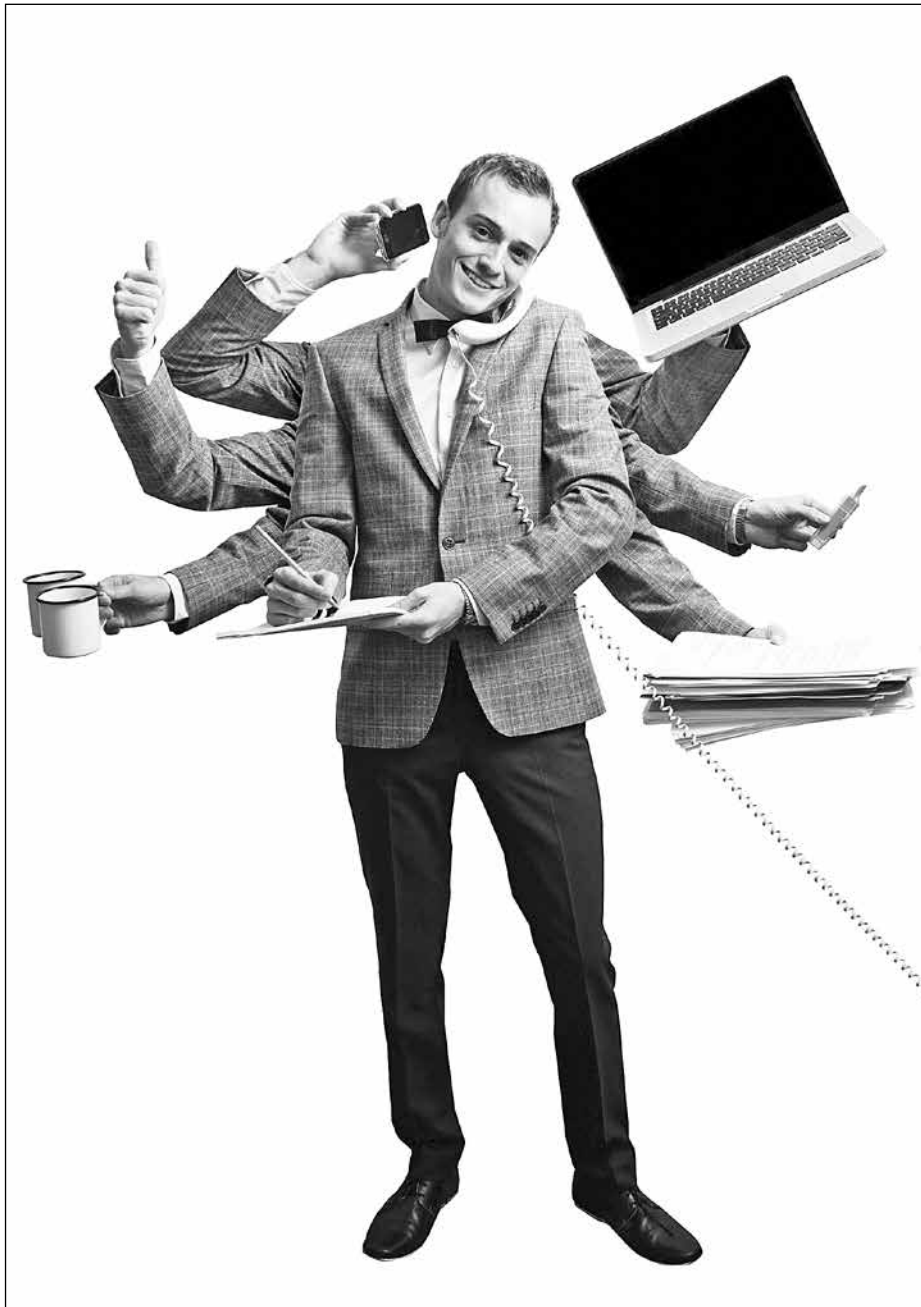
Wenn zwei Aufgaben eine gleich hohe Aufmerksamkeit erfordern, sieht die Lage ganz anders aus. Die Frage lautet nun, ob wir zwei anspruchsvolle Dinge gleichzeitig erledigen und uns auf beide gleichermaßen konzentrieren können. Die Mehrheit der Forscher auf dem Gebiet der modernen Hirnwissenschaften sagen dazu klar Nein. Unser Gehirn ist nicht dazu in der Lage, ein Multitasking im wahrsten Sinn des Wortes auszuführen oder gleichzeitig verschiedene Gedanken zu verfolgen. Es kann nur eine einzige Sache im Zentrum der Aufmerksamkeit und unseres bewussten Denkens sein. Der Grund dafür liegt in der Tatsache, dass unsere Wahrnehmung der Gegenwart und die Bemühung des Gehirns, Informationen zu verarbeiten, in sogenannten Drei-Sekunden-Fenstern ablaufen.

Informationen können nur zeitlich gestaffelt in Intervallen von drei Sekunden Dauer aufgenommen und interpretiert werden. Ist ein Informationspaket verarbeitet, wird ein neues aufgenommen und interpretiert. Ereignisse, die länger als drei Sekunden dauern, werden in mehreren Teil-Intervallen zu einem Ganzen zusammengebunden. Diese Interpretationsintervalle wurden während der

«Leute, die von sich behaupten, sehr effektive «multi-tasker» zu sein, sind im Gegenteil sehr ineffizient.»

Evolution des Gehirns gebildet, auch als Anpassung der Menschen an die vorherrschenden Verhältnisse. Dank dieser Umstände sind Menschen dazu in der Lage, regelmäßig neu zu beurteilen, was sich innerhalb dieses Zeitintervalls in der persönlichen Umgebung verändert hat. Allerdings kann ein Intervall nicht kürzer als drei Sekunden dauern, und während dieser Zeit ist es nur möglich, einen einzigen Gedanken bewusst zu verfolgen. Daher ist es aufgrund der physiologischen Struktur des Gehirns nicht möglich, gleichzeitig verschiedene Aufgaben zu erledigen, die eine hohe Konzentration erfordern.

Allerdings ist es möglich, mehrere Drei-Sekunden-Fenster gleichzeitig «offen» zu haben. Bei dieser «Mehr-Fenster-Technik» können wir vom einen Fenster zum anderen wechseln und so eine Art Multitasking simulieren. Das heisst, dass man sich drei Sekunden auf einen Film, drei Sekunden auf ein Buch und drei Sekunden



beschriebene «Kanal-Zappen» im Gehirn direkte gesundheitliche, negative Folgen haben kann. Viele Mitarbeiter klagen am Arbeitsplatz über Konzentrationsmangel und erhöhten Stress. Die Stresshormone Cortisol und Adrenalin vermindern die Konzentrationsfähigkeit des Gehirns erheblich. Viele Forscher sind der Meinung, dass dieser Effekt dafür verantwortlich ist, dass sich viele Menschen am Arbeitsplatz überfordert – wie mit einem Brett vor dem Kopf – fühlen. Andere meinen, dass die Ausschüttung dieser Hormone zu einer verminderten Aufmerksamkeit führt, und wiederum andere glauben sogar, dass sie den IQ senken.

Menschliches Multitasking ist also sehr ineffizient, sogar bei Aufgaben, die eigentlich keine hohe Aufmerksamkeit benötigen. Der Psychologe David E. Meyer von der University of Michigan untersuchte in einer Studie⁴ die Effektivität von Teilnehmern, die simultan mit verschiedenen Aufgaben beschäftigt waren. Er liess sie unter anderem Aufsätze schreiben und gleichzeitig ihre E-Mails lesen und beantworten. Die Resultate waren eindeutig. Die Teilnehmer, die konstant zwischen verschiedenen Aufgaben hin und her wechselten, benötigten zur Erledigung der Aufgaben einundeinhalbmal mehr Zeit als diejenigen, die in einer strukturierten Arbeitsweise eine Aufgabe nach der andern erledigt hatten. Der Grund liegt darin, dass es das Gehirn ziemlich viel Zeit kostet, um von einer Aufgabe zur nächsten zu wechseln. Diejenigen, die weniger solche Wechsel machen, sind schneller fertig.

Eine Studie von Ophir⁵, Nass und Wagner belegt, dass Studenten, die von sich behaupten, sehr effektive «multi-tasker» zu sein, im Gegenteil sehr ineffizient sind. Clifford Nass von der Stanford University meinte in einem BBC-Interview: «The shocking discovery of this research is that high multi-taskers are lousy at everything that's necessary for multi-tasking.»

Multitasking widerspricht nicht nur den Arbeitsmethoden des Gehirns, sondern es ist auch in Bezug auf ökonomische und zeitliche Aspekte nicht empfehlenswert.

Achtung, Telefon!

Multitasking, bei dem man sich konzentrieren muss, kann auch direkt gefährlich sein. Bereits 1999 beschrieben Psychologen der University of Reading im «Journal of Psychology» ein Experiment⁶ mit Autofahrern in einem Simulator. Die Teilnehmer mussten einfache verbale Aufgaben erfüllen und gleichzeitig verschiedene mehr oder weniger anspruchsvolle

Das Gehirn kann nicht gleichzeitig verschiedene Aufgaben erledigen, die eine hohe Konzentration erfordern.

auf den Computer konzentrieren kann. So kann man wie beim Zappen durch Fernsehkanäle unterschiedliche Aufgaben in verschiedenen Sequenzen in mehreren Drei-Sekunden-Fenstern erledigen.

Ineffizient und gefährlich

Der Effekt dieser simultan geöffneten Beobachtungsfenster ist ein Zustand schizophrenen Denkens, bei dem keine der Aufgaben kontrolliert ausgeführt oder angemessen an die Realität angepasst werden. Das Resultat ist, dass die Aufgaben vom Gehirn nicht richtig wahrgenommen werden, was wiederum dazu führt, dass der Informationsfluss und die resultierenden Handlungen nicht sauber durchgeführt wird. Unser Gehirn ist in diesem Zusammenhang sehr konservativ und versucht, sich gegen solche Simultanbelastungen zu schützen.

Die praktischen Konsequenzen sind alles andere als positiv. Viele Studien haben belegt, dass das oben

Verkehrssituationen meistern. Im Vergleich zu einer Gruppe Freiwilliger, die sich voll und ganz auf das Autofahren konzentrieren konnten, stieg bei der Multitasking-Gruppe die Wahrscheinlichkeit für riskante Entscheidungen im Verkehr erheblich.

Zieht man eine Parallele zu täglichen, praktischen Beispielen, bedeutet das, dass selbst die einfachste Konversation im Auto negative Auswirkungen in Bezug auf Aufmerksamkeit und Entscheidungsfindung haben kann – speziell, wenn man mit ungewohnten Situationen konfrontiert wird.

Ganz gefährlich wird es beim Autofahren, wenn die Mobiltelefonie ins Spiel kommt. Verdeutlicht man sich die Resultate obiger Experimente, dann sind die Gesetze, die in vielen Ländern den Einsatz von Freisprechanlagen fordern, nicht sehr wirkungsvoll. Das Problem ist nicht so sehr die Tatsache, dass nicht beide Hände frei sind, um steuern zu können. Es ist vielmehr das Gespräch, das unser Gehirn belastet und unsere Fahrfähigkeit einschränkt.

Betrachtet man die verschiedenen Studien zu unserer Multitasking-Fähigkeit, dann bleibt als einzige mögliche Konsequenz ein generelles Verbot des Telefonierens während des Autofahrens.

Seriell und parallel

In der Informatik unterscheiden wir zwischen zwei verschiedenen Methoden zur Datenverarbeitung. Bei der seriellen Datenverarbeitung werden alle Daten in der Reihenfolge behandelt, in der sie eintreffen. Treffen verschiedene Informationen gleichzeitig ein, wird zunächst eine Information bestimmt, deren Auswertung als Erstes vorgenommen wird. So etwa funktioniert auch die Verarbeitung akustischer Signale in unserem Gehirn. Wenn Signale aus mehreren Quellen gleichzeitig eintreffen, wählt das Ohr ein Signal aus und leitet es zur Auswertung an das Gehirn weiter.

Bei der parallelen Datenverarbeitung werden mehrere Informationen gleichzeitig verarbeitet, zum Beispiel, wenn wir versuchen, mit jemandem zu sprechen und gleichzeitig eine Zeitung zu lesen. Der unangefochtene Meister in Sachen paralleler Datenverarbeitung ist der Computer, der eigens zum Zweck des Multitaskings konzipiert wurde. Die Rechenleistung des Computers wird vom Betriebssystem kontrolliert, das die Daten den jeweiligen Rechenzentren zur Verarbeitung zuweist. Benötigt ein Programm temporär mehr Rechenleistung, dann wird ihm die benötigte Kapazität schnellstmöglich zur Verfügung gestellt.

Auch beim Menschen arbeiten verschiedene Bereiche des kognitiven Zentrums parallel. Die Informationen unserer Augen werden zum Beispiel meistens ausgewertet, während gleichzeitig Reize anderer Sinnesorgane eintreffen. Um Entscheidungen für wichtige oder auch unbedeutende Angelegenheiten fällen zu können, werden Informationen der Sinnesorgane oder auch Prozesse im Gehirn parallel verarbeitet. Aber es hat normalerweise immer nur eine Aufgabe oder Wahrnehmung den hauptsächlichen Anteil der Aufmerksamkeit unseres Gehirns. Der Rest läuft im Hintergrund ab oder wird im besten Fall zur späteren Verarbeitung zurückgestellt.

Multitasking im Cockpit

Im Cockpit gibt es viele Informationsquellen, die immer zur Verfügung stehen. Gerade im Fall eines Systemfehlers erhalten die Piloten eine grosse Menge simultaner Informationen. Was wäre also der beste Weg, um diese gleichzeitig eintreffenden Informationen zu verarbeiten? Wie bereits vermutet, werden die meisten Piloten, zumindest aus Sicht der physiologischen Struktur des Gehirns, nicht in der Lage sein, ein Multitasking auf hohem Niveau zu zelebrieren. Der Überraschungseffekt, der erhöhte Puls, die Stresshormone und die vielen Unbekannten der Situation beeinträchtigen die

Fähigkeit, klar zu denken, die Situation zu analysieren und eine Entscheidung zu treffen – speziell, wenn mehrere Failures gleichzeitig auftreten.

Was ist also die Lösung? Wie sollten wir vorgehen, damit alle Eventualitäten berücksichtigt werden können? Offensichtlich werden wir bei einer komplizierten Ausgangslage das Ziel mit «eines nach dem anderen» besser erreichen, als wenn wir versuchen, «alles auf einmal» zu erledigen. Natürlich sollten wir uns zuerst um die wichtigen Probleme kümmern. Dafür müssen wir die Situation aber gründlich analysieren. «Power, Performance», in drei Sekunden abgehandelt, verschafft uns keinen grossen Vorteil, weil unser Gehirn ausserhalb des Drei-Sekunden-Fensters arbeitet. Eine Übersicht bekommt man nur, wenn man sich jede Aufgabe ansieht, die nötige Zeit nimmt und gedanklich abschliesst, bevor man zur nächsten geht. Nach dem Priorisieren geht es um die Arbeit mit den Checklisten. Auch hier geht es darum, eine Arbeit abzuschliessen, bevor man an die nächste denkt. So gelangt man nach einer zunächst unübersichtlichen Ausgangslage Schritt für Schritt kontrolliert zum Ende.

Es ist wichtig, zu erkennen, dass ein «schnell, aber falsch» noch niemanden glücklich gemacht hat. Und denken Sie daran, zu welcher fantastischer Leistung unser Gehirn fähig ist und wo seine Grenzen liegen. ●

«Frauen scheinen eher eine Neigung für das Multitasking zu haben.»

Quellen

- 1 Intel Corporation, Simultaneous operations in real life, 2009
- 2 Osvalds H, Perceived levels of multitasking in relation to gender differences. University of Kristianstad, 2013
- 3 Hirst, W., Spelke, E. S., Reaves, C. C., Caharack, G. & Neisser, U. Divided attention without alternation or automaticity. Journal of Experimental Psychology: General, 1980, 709, 98-117
- 4 David E. Meyer Executive Control of Cognitive Processes in Task Switching, Journal of Experimental Psychology; Human Perception and Performance 2001, Vol. 27, No 4. 763-797
- 5 Ophir, Nass and Wagner, “Cognitive Control of Media Multitaskers”, Proceedings of the National Academy of Sciences, 2009, vol. 106, no. 37
- 6 Mark S Horswill & Frank P McKenna, The effect on interference on dynamic risk taking judgments. British Journal of Psychology, May 1999 pages 189-199

Neues Jahr – neue Vulkanasche

Ein Prototyp des «Airborne Volcanic Object Identifier and Detector», kurz AVOID, wurde erstmals erfolgreich getestet. Auch wenn es noch ein weiter Weg bis zur Serienreife des Sensors ist, sind die Anwendungsmöglichkeiten, gepaart mit Daten spezialisierter Satelliten, vielversprechend. Dieser Beitrag wurde uns von der Vereinigung Cockpit zur Verfügung gestellt.

*Text: Klaus Sievers
Arbeitsgruppe Air Traffic Services, Vereinigung Cockpit*

Nimmt es denn kein Ende mit der Vulkanasche? Ist zu dem Thema nicht schon längst alles gesagt? Entgegen der Aussage des Titels geht es diesmal eigentlich um alte Vulkanasche, genauer gesagt um die des Eyjafjallajökull aus dem Jahr 2010. Etwa eine Tonne dieser Asche wurde letztes Jahr zum Test eines Aschesensors benutzt, und dieser Test verlief ausserordentlich erfolgreich!

Doch fangen wir von vorne an. Die Aschewolke des Eyjafjallajökull sorgte 2010 für die zeitweise Schliessung grosser Teile des europäischen Luftraums. Diese ungewöhnlichen, ausserordentlichen Umstände führten zu einer Kooperation des Forschers Dr. Fred Prata vom Nilu (Norwegian Institute for Air Research) mit Airbus sowie der Fluggesellschaft easyJet. Das Ziel dieser Partner war es, einen sogenannten AVOID (Airborne Volcanic Object Identifier and Detector)-Aschesensor so weit zu entwickeln, dass er in Verkehrsflugzeugen eingesetzt werden kann. Diese Entwicklung ist nun bis zum Stadium eines Prototyps erfolgt, der nach den Worten des Chief Engineers von easyJet innerhalb eines Jahres in (mindestens) ein easyJet-Flugzeug eingebaut werden soll.

Aufwändige Tests

Der AVOID-Sensor basiert auf den Unterschieden im Infrarot-Spektrum verschiedener Gase und Partikel. So kann er beispielsweise Vulkanasche identifizieren und diese auch von SO₂-Aerosol-Wolken unterscheiden. Weiter vermag er – jedenfalls theoretisch –, Wolken aus Eiskristallen zu erkennen, und natürlich ist ein Einsatz bei Tag und Nacht möglich. Dabei ist aber nicht der Sensor oder die Infrarotkamera entscheidend, sondern eher die spezielle Software, welche die Erkenntnisse aus 20-jähriger Forschungsarbeit beinhaltet.

Der erste Test des neuen AVOID-Systems Ende Oktober 2013 war sehr aufwändig, da er die Koordination von vier Flugzeugen in einem grossen Testgebiet über der Biskaya erforderte. Ein A400M verteilte – im leichten Steigflug weite Kreise ziehend – eine Tonne Vulkanasche in rund 10 000 Fuss Höhe. Die erzeugte Wolke war etwa drei Kilometer lang und 200 Meter hoch. Die Aschekonzentration betrug nominell 1 mg/cbm und damit deutlich weniger als die bis zu 2 mg/cbm, die von Triebwerkherstellern als vertretbar eingestuft werden.

Diese Wolke wurde durch eine Diamond DA 42 der Fachhochschule Düsseldorf mittels Messungen in (!) der Wolke sowie Sammlung und Analyse der Asche verifiziert. Zusatzaufgabe der DA 42 war es, aus der Wolke heraus die eigenen GPS-Positionsdaten über IRIDIUM-Satelliten zu dem Airbus-Testflugzeug zu liefern.

Das A340-Werksflugzeug von Airbus trug den AVOID-Sensor in einem Versuchsbehälter seitlich am Rumpf und machte vier Anflüge in Richtung auf die Wolke. Ab zirka 60 Kilometer Entfernung wurde die Wolke vom Sensor identifiziert und angezeigt. Der Test war nicht auf die Ermittlung der maximalen Reichweite ausgelegt; dass die kleine, dünne Wolke erfasst wurde, zeigt aber, dass AVOID gute Leistungen erbringt. Der gesamte Ablauf wurde durch ein Kamera-Flugzeug und ein Filmteam begleitet.

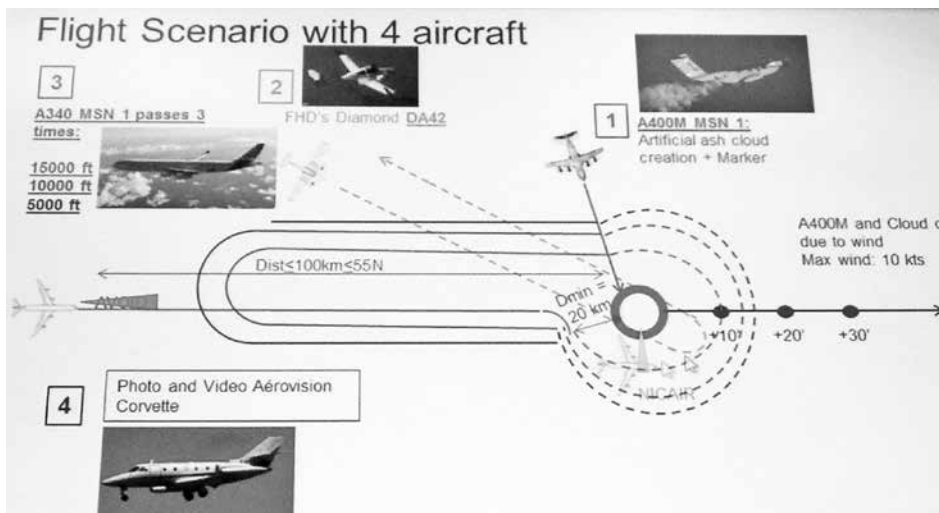
Praktischer Nutzen und Weiterentwicklung

Operationell ist der Sensor zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht nutzbar. Airbus und die anderen Partner betonen immer wieder, dass es sich um einen Prototypen handelt. Nutzungsmöglichkeiten müssen um die systembedingten «limitations» des Sensors herum entwickelt werden, und eine Zulassung im luftfahrtrechtlichen Sinn stellte dieser Test (noch) nicht dar.

Was gab es denn dann konkret? Welches Bild wurde für die Piloten erzeugt? Es gab eine Anzeige, welche die Aschewolke «live» zeigte. Eine Auflösung der (relativen) Höhe nach war gegeben, und ebenso liessen sich die Richtung und die Ausdehnung der Wolke einschätzen.



Ein A400M verteilte eine Tonne Vulkanasche in rund 10 000ft Höhe. Die erzeugte Aschewolke war etwa drei Kilometer lang und 200 Meter hoch. Die Aschekonzentration betrug nominell 1 mg/cbm und damit deutlich weniger als die bis zu 2 mg/cbm, die von Triebwerkherstellern als vertretbar eingestuft werden.



Aschetest mit vier Flugzeugen – ein Ballet über der Biskaya.

zen. AVOID bot auch Informationen über die Menge der Asche, allerdings als «ash loading», wie es auch von Satellitenbildern bekannt ist. Es sind nicht absolute mg/cbm-Werte, sondern es ist die Aschemenge bis zum Horizont, die angezeigt wird. Eine Entfernungsinformation ermittelt das Gerät in jetziger Form nicht. Die im Bild gezeigte Distanz ist die GPS-Distanz zwischen dem A340 und der DA 42 in der Aschewolke.

Die Anzeige enthielt auch eine von der Aschedarstellung unabhängige Anzeige einer Aschewarnung, die sich sicher zur Generierung von Aschewarnungen für EICAS beziehungsweise ECAM nutzen liesse. Die Warnung wird ausgelöst, wenn zum Beispiel mehr als zehn Prozent der Bildschirmpixel Asche anzeigen.

Meiner Meinung nach ist ein Umfliegen von Aschewolken mit Hilfe des Sensors möglich, neben der offensichtlichen Möglichkeit, umzudrehen und so den Einflug in die Wolke zu vermeiden. Die Auswahl eines «Durchflugsektors» mit vergleichsweise niedriger Konzentration ist auch denkbar. Im Projekt VADAS von Airbus Innovation Works, München, ist die Integration des AVOID-Sensors mit einem LiDAR (optische Abstandsmessung per Laser) sowie einem Aschesensor zur direkten Messung des Aschegehalts der Luft vorgesehen. Bleibt zu hoffen, dass die Entwicklung des Systems so unterstützt wird, dass es vor der nächsten Vulkan-Krise zur Einsatzreife sowie Anerkennung und Zulassung durch die Behörden (EASA, FAA, etc.) kommen kann.

Globales SO₂- und Asche-Warndienst

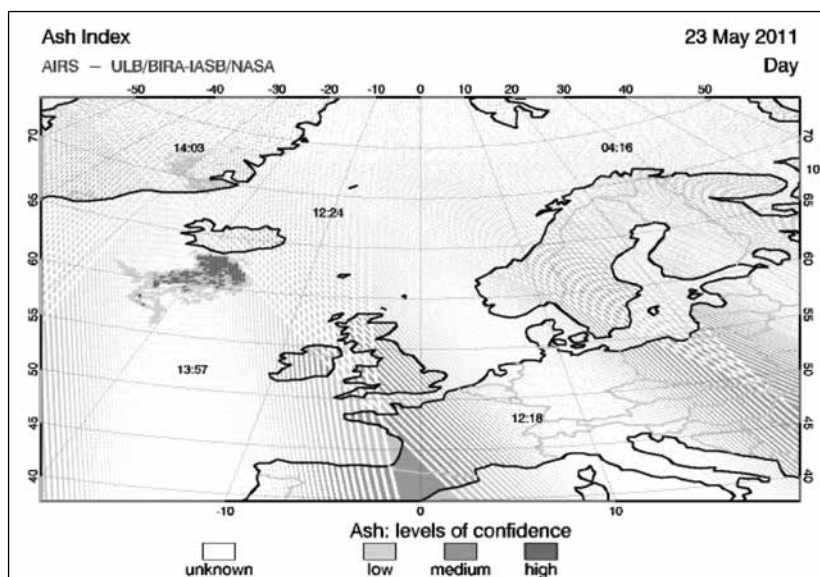
AVOID kann bis zum Horizont «sehen» – was gibt es aber Neues bei Systemen, die Vulkanaktivitäten auch in weiter Entfernung erfassen können? Zum einen wäre da zu sagen, dass es den Forschern bei SACS (Support for Aviation Control Services, sacs.aeronomie.be) gelungen ist, den schon einige Jahre bestehenden Warndienst vor SO₂-Aerosol-Wolken auf Vulkanasche zu erweitern. Dies geschieht durch Nutzung der auch bisher schon verwendeten Instrumente IASI-A, IASI-B und AIRS (Infrared Atmospheric Sounding Interferometer bzw. Atmospheric Infrared Sounding) auf Satelliten in relativ niedrigen Erdumlaufbahnen. Da diese Satelliten

nicht die ganze Erde im Blick haben, sondern nur das Gebiet unter ihrer Flugbahn erfassen, kann es zu zwei bis drei Stunden dauernden Lücken in der Erfassung kommen. Das ist aber auch schon so ziemlich der einzige Nachteil des Systems. Festzuhalten ist, dass dieses von der ESA unterstützte System, betrieben am Belgian Institute for Space Aeronomy, global arbeitet und die Leistungen der Volcanic Ash Advisory Center ergänzt.

Beide Systeme, also sowohl eines, das AVOID-Technologie beinhaltet, als auch das erweiterte SACS, bedeuten jedes für sich allein schon eine grosse Verbesserung der Sicherheit, weil sie die Möglichkeiten der War-

nungen vor Vulkanasche erweitern. Die genauen Anwendungsmöglichkeiten werden sich vollumfänglich erst in der Zukunft zeigen – nicht zu vergessen ist ja insbesondere bei der AVOID-Technologie, dass es in der Luftfahrt auch Zulassungsverfahren gibt. Hier ist noch einiges an Arbeit zu leisten – es müssen beispielsweise erst noch die Kriterien definiert werden, nach denen eine Zulassung erfolgen könnte.

Ich durfte als Vertreter der Arbeitsgruppe ATS (Air Traffic Services) für die Vereinigung Cockpit bei der Vorstellung des Cockpit-Aschesensors dabei sein und hatte das Gefühl, ein Stück Zukunft in der Luftfahrt erblicken zu können. Ähnlich erging es mir, als die Satelliten-Asche-Alarmfunktion vorgestellt wurde. Beide Systeme werden der Luftfahrt dann den grösstmöglichen Nutzen bringen, wenn ihre speziellen Fähigkeiten dort zum Einsatz kommen, wo sie die Arbeit der VAAC (Volcanic Ash Advisory Center) ergänzen. Dies ist gerade dann der Fall, wenn Ereignisse eintreten, die nicht erwartet wurden oder sich die Rechenmodelle der Vorhersagen nicht erfüllen, sei es bei Vulkanausbrüchen oder den darauf folgenden Aschewolken. Es wäre schön, wenn die Praxis-Einführung beider Sensor-Systeme schnellstmöglich erfolgen könnte. ●



SACS-Archiv: Bei einer grösseren Eruption sähe die Aschewarnung in etwa so aus.



70 Jahre AEROPERS!

Wenn einer 70 wird, dann muss das gefeiert werden. Erst recht, wenn es sich um den grössten Pilotenverband der Schweiz handelt!

Im Sommer 2015 ist ein grosses Fest für Euch, Eure Partner, unsere Passivmitglieder sowie einige Ehrengäste geplant, zu dem wir Euch ganz herzlich einladen!

Wir stecken jetzt (über ein Jahr im Voraus) bereits mitten in den Vorbereitungen und können mit etwas Stolz sagen, dass sich das Eventkonzept immer weiter konkretisiert und Ihr im Sommer 2015 einen ganz besonderen Abend erwarten dürft.

First Officer Mathias Iwersen wird als verantwortlicher Eventmanager für das Gelingen dieses Anlasses sorgen und steht auch für Fragen rund ums Event zur Verfügung (mathias.iwersen@aeropers.ch).

Bis zum Event werden wir Euch regelmässig in der AEROPERS-«Rundschau» und per E-Mail auf dem Laufenden halten!

Wir freuen uns sehr auf die Feier mit Euch und auf das, was wir für Euch auf die Beine stellen werden.

Anzeige



**Luxus-Blockhaus
zu verkaufen**

Seaplane Base
Spout Lake
British Columbia, Kanada

Weitere Informationen
www.BlockhausBC.com



Verabschiedung Markus Grob

Markus Grob ist Ende April von seinem Amt als AEROPERS-Präsident zurückgetreten. Mehr als fünf Jahre hat er seine Persönlichkeit und Energie in den Dienst unseres Pilotenverbands gestellt.

Text: Peter Tilly

Mitten in einem grossen Sturm formierte sich Anfang 2009 ein neuer Vorstand der AEROPERS mit dem Ziel, einen fairen und zukunftsweisenden Gesamtarbeitsvertrag mit der Swiss auszuhandeln. Die Ausgangslage war nicht die beste. Neben dem AEROPERS-Präsidenten traten auch andere Mitglieder des Vorstands zurück. Sich in dieser Zeit für eine so aufreibende Position zu melden und viel Zeit auf Kosten der Familie und Freizeit in das Wohl des Berufsverbands zu investieren, brauchte eine gehörige Portion Schneid. Markus ist keiner, der sich vor Verantwortung drückt. Er scheut weder die Konfrontation noch die Arbeit. So erstaunt es nicht, dass sich Markus in diesem schwierigen AEROPERS-Jahr für den Vorstand meldete und mit einem sehr guten Ergebnis gewählt wurde.

Ein Mann für das Ganze

In einem ersten Interview mit der «Rundschau» machte er deutlich, wo seine Prioritäten stehen. «Ich habe gelernt, Aspekte nicht isoliert und einzeln zu betrachten, sondern das Ganze zu sehen. Der Weg zum Ziel ist oft viel einfacher, wenn man ein spezifisches Problem von einer anderen Seite betrachtet und einfach strukturierte Lösungen sucht.» Sicherlich hört man das auch aus vielen anderen Mündern von Führungspersönlichkeiten, doch Markus hat das nicht nur gesagt, er hat das auch gelebt.

Mitgliederbetreuung und Krisenmanagement

In den ersten drei Jahren im Vorstand leitete Markus die Ressorts Mitgliederbetreuung und Krisenmanagement. Mit der drohenden Eskalation während der GAV-Verhandlungen im Jahr 2010 stand er als Leiter dieses Ressorts im Auge des Hurrikans. Zusammen mit dem AEROPERS-Vorstand wurden Strategien im Falle einer Arbeitsniederlegung und Betreuungskonzepte für Piloten und deren Angehörige erarbeitet. Eine ausserordentliche Belastungsprobe, die im erfolgreichen Abschluss des GAV11 endete. Auch in Phasen grössten Drucks verlor Markus die Mitglieder nie aus den Augen. Er war an den diversen Mitgliederanlässen omnipräsent, spannte die ganze Familie als Helfer ein und verpasste nie eine Redaktionssitzung der «Rundschau». Abgehobenheit lag ihm nicht, er suchte stets den Kontakt zur Basis.

Präsidiale Jahre

Vor fast genau zwei Jahren wurde Markus zum Präsidenten gewählt. Mit einer jungen, aber schlagkräftigen Crew übernahm er das Steuer der AEROPERS. Die Druckerschwärze des neuen GAVs war noch nicht trocken, als bereits neue Gewitterwolken den Arbeitsfrieden gefährdeten. Dieser Sturm hatte den Namen «Projekt X» und sollte Markus die folgenden Monate begleiten. Harte Verhandlungen mit der Swiss, die zwischenzeitlich wegen zu grosser Differenzen unterbrochen wurden,



fürten zum GAV14-Entwurf. Dieser wurde letztlich von einer grossen Mehrheit der Mitglieder verworfen.

Konsequent bis zum Schluss

Nach der Ablehnung des GAV14 trat Markus per sofort zurück. Dies war nicht eine Kurzschlusshandlung, sondern diente der Sache. Die neue Situation forderte eine sofortige Reaktion, und die neue Führungscrow sollte mit den notwendigen Freiheiten agieren können. Markus schrieb in seinem Brief zum Rücktritt: «Wir sind im Vorstand übereingekommen, dass es nicht sinnvoll ist, wenn ich diese Strategieentwicklung mitmache, und ich scheidet somit drei Monate früher als geplant aus, da ich ab Juni 2014 nicht zu einer Wiederwahl zur Verfügung stehe.»

Ein grosser Dank!

Dass etwas, das man mit Herzblut entwickelt und erarbeitet hat, mit grosser Mehrheit verworfen wird, macht selbstverständlich nachdenklich. Doch Markus geht nicht als Verlierer vom Platz – im Gegenteil. Sich des sensiblen Inhalts des GAV14 bewusst, hat Markus mit grossem Elan Informationsveranstaltungen organisiert, die Diskussionen unter den Piloten angeregt haben. Wir alle haben uns intensiver als andere Jahre mit einem GAV und dessen Entstehung auseinandergesetzt und einzelne Zusammenhänge kritischer diskutiert. Wir alle haben von Markus' Einsatz profitiert, und die AEROPERS ist dadurch stärker geworden. Eine Stärke, die wir in den nächsten Jahren brauchen werden. Markus, wir danken Dir für Dein Engagement! ●

Happy Birthday, «Rundschau»!

Seit 60 Jahren berichtet die «Rundschau» über aviatische Themen. Ein kurzer Blick in die erste Ausgabe, die mit «Januar 1954» datiert ist, bringt Überraschendes zu Tage.

Text: Peter Tilly

Nebst all den hitzigen Diskussionen über neue Gesamtarbeitsverträge und strategische Ausrichtungen ging das wichtigste Thema im Jahr 2014 fast vergessen: Die «Rundschau» feiert dieses Jahr ihr 60-jähriges Jubiläum! Nehmen wir das Jubiläum zum Anlass und wagen einen Blick in die erste Ausgabe unseres Verbandsmagazins.

Redaktor A. Muser entschuldigte sich bei der Leserschaft bereits im Einstiegssatz für die Störung. Er wolle doch nur Gutes, betonte er ein paar Zeilen später, und versprach, den Lesern zukünftig nur Rosinen zu servieren, die in den ganzen Drucksachen der Swissair sonst nur spärlich zu finden seien. Klingt das nicht bekannt? Waren die Probleme vor sechs Jahrzehnten gar die gleichen wie heute? Das macht neugierig auf weitere Artikel. Blättern wir weiter!

Aviatische Probleme bleiben gleich

Die antike Nummer der «Rundschau» muss vorsichtig behandelt werden. Die Schnapskopien vergilben langsam, und das Papier riecht nach Zigarren, die 1954 im Cockpit noch geraucht werden durften. Die Publikation des Pilotenverbands der Swissair positionierte sich bereits in der ersten Nummer klar. Fachartikel und Analysen von Flugunfällen in aller Welt füllten ganze zehn Seiten in der Startausgabe. Fakten wurden präsentiert und Unwichtiges wurde weggelassen. Man wollte die Pilotenschaft nicht noch zusätzlich mit Lesestoff belasten, der – Zitat A. Muser – «für Piloten zeitlich und finanziell kaum zu bewältigen war». Hauptthemen waren Instrumentenanflüge im Allgemeinen und die neue Technologie des ILS-Anflugs im Speziellen.

Piloten verlernen das Fliegen

Für den Durchschnittspiloten klang der Titel des Artikels auf Seite zwei fast utopisch. «ILS-Anflug mit Autopilot» lautet die Überschrift des Artikels von Gastautor Captain R.B.Gorrill. Die «Approach Coupler»-Anflüge waren Anfang der 50er Jahre derart neu,

dass der Projektpilot des Boeing-47-Düsenbombers (sic!) höchstpersönlich zur Schreibmaschine griff. Captain Gorrill war es vergönnt, als einer der Ersten den damals revolutionären Autopiloten in der B-47 auszuprobieren. Er schilderte nüchtern, wo die Probleme und Herausforderungen lagen, und zögerte nicht, auch mögliche negative Folgen der automatischen Anflüge aufzuführen. «Die Möglichkeit, dass die Einführung einer solchen Einrichtung die manuellen Fertigkeiten der Piloten ungünstig beeinflussen könnte, darf nicht übersehen werden», schrieb der Verfasser in der «Aviation Week» vom 11. Mai 1953. Ein Satz, den Piloten auch im 21. Jahrhundert immer wieder zu hören bekommen...

Grossmütter und Copiloten

Mit dem «task sharing at the minimum» setzt sich der zweite Artikel auseinander. Auch dies ein Fachbeitrag aus kompetenter Feder. Im «Pilot's Safety Exchange Bulletin» der Flight Safety Foundation schilderte ein Captain seine Erfahrungen mit der Arbeitsaufteilung bei Instrumentenanflügen mit Sichtweiten nahe am Minimum. Den Übergang vom Instrumenten- in den Sichtflug nannte der Autor «die kritischen 15 Sekunden» und beschrieb auf einer ganzen Seite, was aus seiner Sicht die sicherste und zuverlässigste Arbeitsaufteilung sei. «Derjenige, der den Anflug macht, soll nicht selbst auch noch die Landung machen!», schrieb der unbekannte Verfasser mit Ausrufezeichen und dick unterstrichen. «Dieses System hat allerdings einen Haken», mahnte der erfahrene Pilot am Ende des Artikels, «es ist unbrauchbar für «Grossmütter», die ihrem Copiloten nichts zutrauen!» Ob die Abschaffung des «monitored approaches» im Jahre 2013 damit zu tun hat, dass es in der Swiss immer noch zu viele Grossmütter auf dem linken Sitz gibt, sei einmal dahingestellt.

Fuel Efficiency

Auch das ist ein Thema, das schon über 60 Jahre auf der Traktandenliste der Airlines steht. Fünf Vergleiche wurden im Heft 1/1954 angestellt und dabei die Flugzeit und der Flugbenzinverbrauch zwischen



«Die Probleme waren 1954 ähnlich wie heute.»

AEROPERS

RUNDSCHAU

Kloten, Januar 1954

Nr. 1

Redaktion: A. Muser

Liebe Mitglieder,

Bitte, nicht gleich schimpfen über "noch mehr Papier im Fach", das gelesen werden muss. Das Lesen ist in diesem Fall absolut freiwillig.

Die Aeropers möchte ihren Mitgliedern einen weiteren Dienst erweisen. Was heute auf der ganzen Welt über die Verkehrsfliegerei "fachgepresst" wird, ist enorm, und für den Einzelnen sowohl finanziell wie zeitlich unmöglich zu bewältigen. Ausserdem sind die verhältnismässig wenigen, für uns wirklich interessanten Artikel, zwischen einer Unmenge von Aufsätzen über militärische, fabrikationstechnische und andere Themen versteckt und nicht leichter zu finden, als Rosinli in einem schlecht dotierten Cugelhupf. Diese Rosinli für Sie herauszuknibeln, Überflüssiges davon zu entfernen, und wann möglich in leicht verständliches Deutsch anzurichten, bildet die Hauptaufgabe der RUNDSCHAU. Ausserdem ist vorgesehen, den Berg von Untersuchungsberichten über Flugunfälle der letzten Jahre anzugraben, um Ihnen interessante Details bekanntzugeben.

Vorgesehen ist im Uebrigen, eine Beilage "SCHWIMMSTEIN" genannt, die Ihnen das Schwimmen in all den neuen Reglementen und Vorschriften erleichtern soll. Vorläufig ist geplant, eine Art "Aide mémoire" aus PIH herauszugeben, das "Taschenbüchlein für Piloten" (TAPI). In ihm sollen die für den Alltag des Streckenfluges speziell wichtigen Artikel des PIH in einem zwar nicht juristisch, sondern nur praktisch brauchbaren deutschen Text zusammengefasst werden. Gegenwärtig sind noch Besprechungen im Gang darüber, ob dieses TAPI einen mehr oder weniger offiziellen Charakter erhalten soll oder nicht.

Zum Schluss werden alle gebeten, mitzubelfen, interessanten Stoff zusammenzutragen. Wer irgendwo, irgend einen Aufsatz findet, von dem er glaubt, dass er von grossem allgemeinem Interesse sei, ist gebeten, diesen dem Redaktor zwecks Veröffentlichung in der RUNDSCHAU zur Verfügung zu stellen. Selbstverständlich sind auch Berichte über persönliche Erfahrungen hochwillkommen. Dabei kann es sich um fliegerische, flugtechnische, meteorologische, etc. Erfahrungen handeln. Aber auch für die Bekanntgabe eines guten Frischaichens in New York oder Düsseldorf, oder einer guten Unterhaltungsstätte für den "Après Service" Badegelegenheit im Sommer, Sehenswürdigkeiten etc. sind sicher viele Mitglieder dankbar. Die Entscheidung darüber, was schlussendlich in der RUNDSCHAU erscheint, muss allerdings dem Redaktor vorbehalten werden.

Die RUNDSCHAU der Aeropers wird nicht regelmässig erscheinen. Sie soll es nur, wenn sie Interessantes zu berichten vermag. Als Norm wird eine Ausgabe pro zwei Monate angenommen.

Mit freundlichen Grüessen

A. Muser

New York und Shannon in Betracht gezogen. Für eine DC-6B mit 100 000 Pfund Startgewicht und einer Flughöhe von 17 000 Fuss wurde eine genaue Berechnung für 30 Knoten Gegenwind angestellt. Zwischen «constant power» und «long range cruise» ergaben sich signifikante Unterschiede. So dauerte der Flug mit «constant power» eine Stunde weniger, verbrauchte aber 880 Pfund mehr Kraftstoff. Auch wenn das Thema Kraftstoffverbrauch bereits 1954 ein Thema war, könnten die Schlussfolgerungen im Vergleich zu heute gegensätzlicher nicht sein. «Die lange Flugzeit kommt die Firma viel teurer zu stehen als der Mehrverbrauch an Kraftstoff», schrieb der Ingenieur vor 60 Jahren und animierte die Piloten dazu, Schub zu geben. Diese Zeiten werden wohl nie mehr wiederkommen...

Civilized thinking

Zur Freude des Verfassers dieses Artikels gab es bereits vor 60 Jahren humoristische Beiträge in der «Rundschau». Wenn diese Gedankensprünge auch kürzer waren, an Aussagekraft und Witz sind sie kaum zu übertreffen. Hier eine Kostprobe aus der ersten Nummer der «Rundschau»: «Das einzige Problem, das den Copiloten beschäftigt, ist, wie in aller Welt sich der Captain in all den Jahren durchschlagen konnte, als er noch keinen Copiloten hatte», schrieb ein DC-6B Captain mit dem Kürzel «Hy».

Das «Rundschau»-Team wünscht den Leserinnen und Lesern auch für die nächsten Jahrzehnte viel Lesespass mit unserem rüstigen Magazin. ●

Die erste Ausgabe der AEROPERS-«Rundschau» (Januar 1954).

Anzeige

WINGS

AIRLINE BAR & LOUNGE

WM live @ WINGS unter den Arkaden!

**Tisch für 8 Personen unter den Arkaden inklusiv 3,5 Liter eisgekühlte
Bierzapfsäule und grosse WINGS-Platte für nur 120 Franken.
Reservation unter info@wings-lounge.ch**

Let your soul fly
www.wings-lounge.ch



Mehr Energie für anderes. Dank unserer Passivhaustechnik.

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

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

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

FUCHS AADORF
ABSAUG- UND HAUSTECHNIK 

«Go-ahead» – Reduced Runway Separation

Die Distanz zwischen «Hotel One» und «Hotel Two» beträgt nicht bloss einige Meter, sondern kann zu einem Go-around statt einer Landefreigabe führen. Der Einblick in ein Verfahren, das es den Lotsen unter gewissen Bedingungen erlaubt, gleichzeitig zwei Flugzeuge auf derselben Piste zu haben.

Text: Gaby Plüss

Beispiel eins, im letzten Dezember im Tower ZRH, kurz nach 6 Uhr morgens: Wegen des Nebels erfolgen die Anflüge auf Piste 14. Die ersten paar «Heavies» der Swiss rollen nach der Landung allesamt mit zirka 30 Knoten Groundspeed am Rollweg «Hotel One» vorbei und verlassen die Piste 14 mehr oder minder gemächlich via Rollweg «Hotel Two». Da bei Nebel nebst der Piste auch noch die Sensitive Areas frei sein müssen, kann ich die nächste Landefreigabe mehrfach erst im letztmöglichen Moment erteilen. Das ist sowohl für mich wie vermutlich auch für die anfliegenden Besatzungen sehr unangenehm. Einen Go-around muss ich an jenem Morgen zum Glück nicht anordnen, es hätte aber auch ganz anders kommen können.

Beispiel zwei, ebenfalls selber erlebt: Trotz frühzeitig erteilter Landefreigabe inklusive erforderlicher Information über das Flugzeug, das sich momentan noch auf der Piste befindet, entscheidet sich die Besatzung einer ausländischen Maschine dafür, einen Go-around zu fliegen. Die Frage nach dem Grund für den Missed Approach wird mit «there was traffic on the runway» beantwortet. Das Verfahren «reduced separation between aircraft on the same runway» war diesen Piloten offenbar nicht geläufig.

Beispiel drei, auch das kenne ich nicht nur vom Hörensagen: An einem trübem Herbsttag arbeite ich während der abendlichen Anflugspitze im Tower. Die Kollegen im

Approach übergeben mir alle drei Meilen ein Flugzeug auf der ILS. Aufgrund des Wetters und der Tageszeit kann ich nicht auf die Option Reduced Runway Separation zurückgreifen. Ich bin deshalb darauf angewiesen, dass die Piloten die Piste 14, wenn immer möglich, zügig via Rollweg «Hotel One» verlassen, denn sonst muss ich allenfalls einen Go-around anordnen. Als ein Pilot einer A320 ohne vorherige Absprache mit knapp 30 Knoten am Rollweg «Hotel One» vorbeifliegt und die Piste 14 via Rollweg «Hotel Two» verlässt, erlaube ich mir, ihn darauf hinzuweisen, dass sein Verhalten für den nächsten Anflug allenfalls einen Missed Approach zur Folge haben kann. Seine Antwort darauf lautet kurz und bündig: «Das glaube ich Ihnen nicht.»

Drei Beispiele, ein Thema – und die Aufzählung dazu ist längst nicht abschliessend. Reduced Runway Separation – oder ganz korrekt formuliert «reduced separation between aircraft on the same runway» – führt immer wieder zu Diskussionen zwischen Lotsen und Piloten. Das zeigen sowohl die Gespräche an den aktuell laufenden CRM/TRM-Kursen in Bern als auch an unserem Stammtisch. Auch in E-Mails, die ich von Piloten bekomme, wird das Thema hie und da angesprochen. Höchste Zeit also, dass ich daraus einen «Rundschau»-Beitrag mache.

Kategorien und Bedingungen

Wenn ich in unseren ATC-Manuals das Thema «reduced separation between aircraft on the same runway» nachschlage, finde ich insgesamt rund vier Seiten mit Vorgaben, die zu berücksichtigen sind. Einerseits werden die Flugzeuge für die Anwendung dieses Verfahrens in drei verschiedene Kategorien eingeteilt. Andererseits gibt es eine Auflistung von Bedingungen, die erfüllt sein müssen, damit wir auf diese Option zurückgreifen können. Bei Dunkelheit oder bei schlechtem Wetter beispielsweise dürfen wir nicht mit Reduced Runway Separation arbeiten. Details bezüglich dieser Kategorien und Bedingungen sind in einem Kasten zu finden.

Daneben beschreiben die Manuals genau, wann welche Mindestabstände zur Anwendung kommen. Da wir diesbezüglich in Zürich aber nicht sämtliche Möglichkeiten ausschöpfen, beschränke ich mich im Folgenden auf die Separationen, mit denen wir arbeiten.

Anwendung in Zürich

In Zürich kommt Reduced Runway Separation nur zur Anwendung, wenn



Nicht alle brauchen für Reduced Separation Kategorien oder Bedingungen.

das vordere der beiden Flugzeuge ein sogenanntes «category 3 aircraft» (also weder ein Helikopter noch ein Propellerflugzeug mit einem maximalen Abfluggewicht von weniger als sieben Tonnen) ist. Ebenso können wir nur auf den Pisten 14/32 und 16/34 mit diesem Verfahren arbeiten, denn die Piste 28/10 ist dafür schlicht zu kurz.

Je nach involvierten Flugzeugkategorien respektive deren Kombinationen beträgt der vorgeschriebene Mindestabstand zwischen 600 und 2400 Metern. In Zürich arbeiten wir aber ausnahmslos mit einem Mindestabstand von 2400 Metern. Sind sämtliche Bedingungen erfüllt, können wir auf die folgenden Varianten zurückgreifen.

Befindet sich das hintere der beiden Flugzeuge im Anflug, so darf es die Pistenchwelle frühestens dann

Reduced separation between aircraft on the same runway

Aircraft classification

For the purpose of reduced RWY separation, aircraft shall be classified as follows:

- Category 1 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less
- Category 2 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg but less than 7000 kg and twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of less than 7000 kg
- Category 3 aircraft: all other aircraft

Helicopters are excluded from application of this procedure.

Applicability

In respect of the aircraft categories above, reduced runway separation may be applied under the following conditions:

- reduced RWY separation minima shall only be applied during hours of daylight from one hour after the beginning of morning local civil twilight to one hour before the end of evening local civil twilight
- appropriate wake turbulence minima is applied
- visibility is at least 5 km and the ceiling not less than 1000ft
- the tailwind component does not exceed 5 knots
- suitable landmarks exist to assist air traffic controllers in assessing the distances between aircraft
- minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft
- traffic information is issued to the flight crew of the succeeding aircraft
- the braking action is not adversely affected by RWY contaminants such as ice, slush, snow, water, etc.

Reduced RWY separation minima shall not apply between a departing aircraft and a preceding landing aircraft.

Quelle: Air Traffic Management Manual Switzerland

überfliegen, wenn das voraus gelandete Flugzeug am Boden und mindestens 2400 Meter von der Pistenchwelle entfernt ist, nicht stillsteht und die Piste nicht mittels Backtrack verlässt. Handelt es sich beim vorderen der beiden Flugzeuge um eine abfliegende Maschine, so muss sich diese in der Luft befinden und die Distanz zur Pistenchwelle mindestens 2400 Meter betragen.

Wartet das hintere der beiden Flugzeuge auf die Startfreigabe, so dürfen wir diese erteilen, sobald sich das voraus gestartete Flugzeug in der Luft befindet und die Distanz zum nachfolgenden Flugzeug mindestens 2400 Meter beträgt. Handelt es sich beim vorderen der beiden Flugzeuge um eine gelandete Maschine, so steht die Option Reduced Runway Separation nicht zur Verfügung.

Damit wir auf einen Blick sehen, wann die verlangten 2400 Meter erreicht sind, nennt unser Manual folgende Referenzpunkte: für Piste 16 Rollweg «Echo Six», für Piste 34 Rollweg «Echo Three», für Piste 32 «Rollweg Golf» und für Piste 14 die Hälfte der Distanz zwischen Rollweg «Hotel One» und Rollweg «Hotel Two».

«Hotel One» oder «Hotel Two»?

Die Frage «Hotel One» oder «Hotel Two» ist bei Piloten und Lotsen gleichermaßen ein Dauerbrenner. Nicht umsonst handeln zwei der drei Beispiele am Anfang dieses Artikels von dieser Problematik. Natürlich wissen wir, dass es für die Piloten angenehmer ist, wenn sie die Piste 14 via Rollweg «Hotel Two» verlassen dürfen. Trotzdem können wir nicht in jedem Fall darauf Rücksicht nehmen.

Beim Setzen der Anflugrate unterscheiden wir nicht, ob Reduced Runway Separation angewendet werden kann oder nicht. Massgebend für uns sind das Wetter und die zu erwartende Runway Occupancy Time, anhand derer wir die Mindestabstände auf der ILS festlegen. Eine hohe Anflugrate bedingt, dass eine Piste nach der Landung zügig auf dem erstmöglichen Rollweg verlassen wird, da wir sonst allenfalls wegen belegter Piste (blocked runway) einen Go-around anordnen müssen. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang ebenfalls, dass eine Piste für uns solange als blockiert gilt, bis das gesamte Flugzeug den Runway Stop Bar überquert hat.

Wie im Kasten beschrieben, müssen diverse Bedingungen erfüllt sein, damit wir mit Reduced Runway Separation arbeiten können. Es darf bezweifelt werden, dass ein Pilot im Anflug abschätzen kann, ob all diese Bedingungen im aktuellen Fall gegeben sind oder nicht. Selbstverständlich ist es nicht verboten, uns zu fragen, ob «Hotel Two» benutzt werden darf. Wird die Piste 14 jedoch ohne Absprache aus Komfortgründen via Rollweg «Hotel Two» verlassen, kann das für die nachfolgende Crew im schlechtesten Fall zu einem - eigentlich völlig unnötigen - Missed Approach führen.

Wenn ich mich mit Piloten über die Frage «Hotel One» oder «Hotel Two» unterhalte, landen wir meist über kurz oder lang beim Thema der Bremsen, die so geschont werden können. Meine Antwort darauf lautet jeweils, dass bei Landungen auf Piste 28 die Distanz bis zum Rollweg «Echo» um einiges kürzer sei und trotzdem praktisch jede A320 selbst mit ein wenig Rückenwind problemlos diesen Rollweg zum Verlassen der Piste benutzen könne.

Anpassungen im AIP

«Wo ist das Problem, wenn wir statt «Hotel One» «Hotel Two» nehmen? Das macht für Euch doch keinen Unter-



Informationsblatt für Piloten.

schied.» Auch mit dieser Aussage werden wir immer wieder konfrontiert. Wie bereits beschrieben, macht es für uns je nach Situation sogar den entscheidenden Unterschied.

Um die Piloten für diese Problematik zu sensibilisieren, hat Skyguide eine Informationskampagne gestartet. Einerseits wird das AIP Schweiz voraussichtlich diesen Sommer entsprechend angepasst und das Thema Minimum Runway Occupancy Time detaillierter als bisher formuliert. Zusätzlich wird ein neuer Passus aufgenommen, der die Problematik «Hotel One» bei

Landungen auf Piste 14 beschreibt. Andererseits hat Skyguide ein Informationsblatt verfasst, das im Sinne eines Reminders über diverse Kanäle an die Piloten verteilt wird.

gaby.pluess@swissatca.org

«Hallo Gaby, weisst Du eigentlich, dass Du bei uns in einer Schulung zitiert wirst?» In etwa so lautete eine Frage, die mir ein befreundeter Pilot an einem der letzten Stammtische gestellt hatte. Nun, ich wusste es nicht.

Der Hintergrund dieser Aussage war der folgende: Im September des letzten Jahres hatte ich von einem Piloten eine E-Mail bekommen, der sich mit den Vorbereitungen des Refreshers für das Jahr 2014 beschäftigte. Sein Thema sei die Fuel-Planungsproblematik und wie man sich in einer Low-Fuel-Situation verhalte. Um auch unsere Seite zu berücksichtigen, wollte er von mir wissen, was es für uns bedeutet, wenn uns eine Low-Fuel-Situation gemeldet wird.

Die Tatsache, dass er meine Antwort offenbar ziemlich detailliert in seine Schulung hat einfließen lassen, freut mich natürlich sehr. Einmal mehr zeigt sich, dass beide Seiten vom Austausch profitieren. Die Diskussionen, die solche Fragen bei uns intern auslösen, sind immer wieder sehr spannend. Zudem lerne ich beim Beantworten der E-Mails jedes Mal etwas dazu. Ich freue mich jetzt schon auf die nächsten Zuschriften, mein Postfach ist noch lange nicht voll. •

Pilots & Controllers «GET TOGETHER»



Nächste Treffs

17. Juni 2014 • 15. Juli 2014 • 19. August 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.

Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

Herausgeber, Inseratewesen, Layout

AEROPERS-SwissALPA
 Swiss Airline Pilots Association
 Ewiges Wegli 10
 8302 Kloten
 Telefon 044 816 90 70
 rundschau@aeropers.ch

Druck

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

Format

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

Drucktechnisches

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

Programme

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

Druckverfahren

Offset

Redaktion

Ein Team von Piloten und der Geschäftsführer des Verbands

Auflage

2900 Exemplare; Leserschaft: 1250 aktive Pilotinnen und Piloten, 1000 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen, Behörden, Medien usw.

Erscheinungsweise

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

Annahmeschluss Inserate 2014

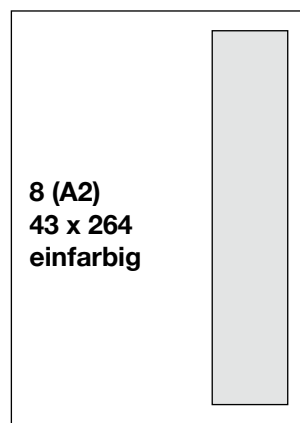
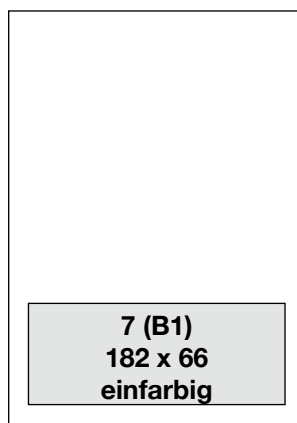
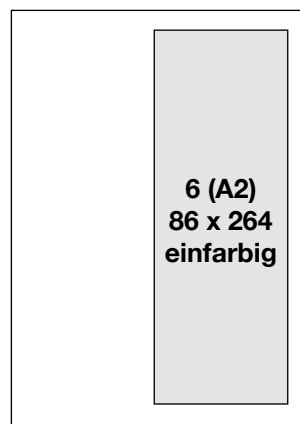
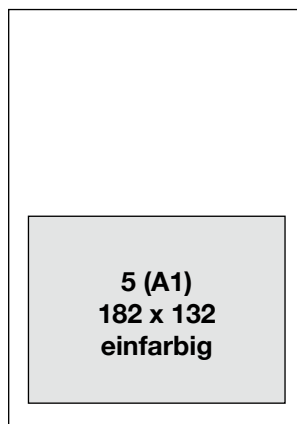
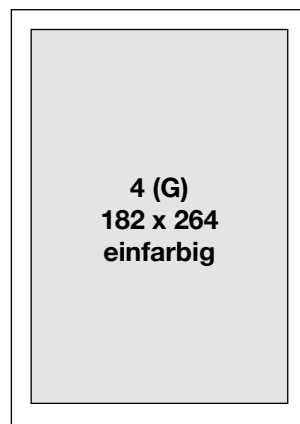
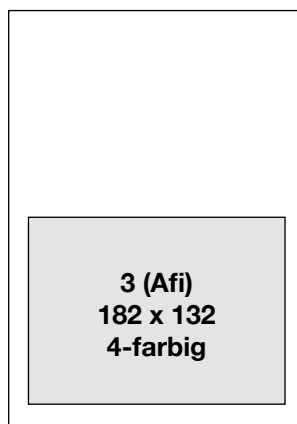
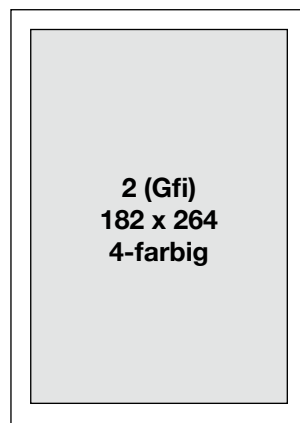
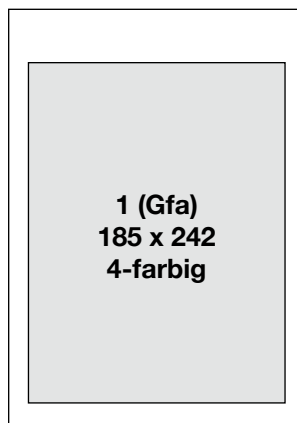
3/2014 15. August 2014
 4/2014 14. November 2014

(bitte Inserate frühzeitig anmelden)

Tarife in CHF

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

Weitere Formate auf Anfrage (2-mal -10% / 4-mal -20%)
 AEROPERS-Mitglieder erhalten 10% Ermässigung.



Wer im Mittelpunkt steht, ist im Weg

Die Kriegsrhetorik ist zurück, die Kanonen werden in Stellung gebracht. Zumindest kommt der Leser zu diesem Schluss, wenn er die diversen Publikationen der letzten Wochen genau studiert hat. Doch warum dieses Säbelrasseln? Ein Erklärungsversuch eines Beteiligten, der leicht verwirrt dem Tohuwabohu zuschaut.

Text: Peter Tilly

Wer kurz vor Ostern auf die ersten 100 Tage des Jahres 2014 zurückblickt, sieht eine aviatische Welt im Rückspiegel, die sich in grossen Schritten verändert. Ob das gut oder schlecht ist, wird die Zukunft zeigen. Dass diese Veränderungen von den meisten Beteiligten als Bedrohung empfunden werden, sieht man an den Reaktionen der einzelnen Exponenten. Es wird verunglimpft, beleidigt, gedroht, Halbwahrheiten werden verbreitet, und damit wird die Basis zerstört, die für das Zusammenarbeiten so wichtig ist wie die Luft zum Leben, nämlich das Vertrauen. Das ist kein Phänomen unseres speziellen Umfelds, sondern es betrifft weite Kreise der Gesellschaft. Nicht zufällig haben Anfang April zwei grosse Publikationen die Themen «Wandel am Arbeitsplatz», «Kontrollverlust von Führungskräften» und «Lustlose Mitarbeiter» aufgegriffen.

Vertrauen macht schnell

Der «Schweizer Monat» hat diesen Themen im April sogar ein Sonderheft gewidmet. Reinhard K. Sprenger, Philosoph, Managementberater und Buchautor, schreibt in der Überschrift zu seinem Artikel: «Economy of speed – das gilt als die ökonomische Signatur dieses Jahrhunderts. Wir bekommen die Dinge aber nicht schneller bewegt, indem wir uns schneller bewegen. Und das Erhöhen der Geschwindigkeit hat nichts zu tun mit härterem oder längerem Arbeiten. Das Einzige, was wirklich schnell macht, ist Vertrauen.» Der Verlust von Vertrauen macht nicht nur langsam, er kann eine Unternehmung lähmen beziehungsweise ganz blockieren.

Weiche Faktoren

Da ist es wieder, dieses Vertrauen. Wieder so eine nicht messbare Grösse wie die Wertschätzung. Doch sind es nicht genau diese beiden weichen Faktoren, die den Unterschied zwischen innerer Kündigung und Identifikation mit dem Arbeitgeber machen? Sind es nicht genau diese beiden weichen Faktoren, die in den Bilanzen nicht auftauchen, aber für das langfristige Überleben eines Unternehmens substantziell sind? Lassen wir «Die Zeit» diese Fragen beantworten.

In einem Artikel vom 3. April 2014 nehmen Kerstin Bund und Marcus Rohwetter eine Untersuchung der Unternehmensberatung «Gallup» zum Anlass, das Verhältnis der Deutschen zu ihrem Arbeitgeber unter die Lupe zu nehmen. Laut dieser Studie machen zwei Drittel der Arbeitnehmer in Deutschland nur noch Dienst nach Vorschrift und weitere 17 Prozent haben innerlich gekündigt. Da läuft also gehörig etwas schief am Arbeitsplatz! Schuld an der Beziehungskrise zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber – da sind sich beide Seiten einig – trägt stets der andere. Besser als gegenseitige Vorwürfe wäre allerdings gegenseitige Wertschätzung.

Wo Wertschätzung fehlt, geht Wertschöpfung verloren

Wertschätzung, ein Begriff, der so manchen Arbeitgeber und Vorgesetzten ins Schwitzen bringt. Trotzdem bleibt die

Wertschätzung ein wichtiger Pfeiler in der Mitarbeiterführung. Mitarbeiter erwarten und haben es auch verdient, dass ihr Einsatz und ihre Leistung wertgeschätzt werden. Denn wo Wertschätzung fehlt, geht Wertschöpfung verloren – und das kann fatale Folgen haben. Schweigen ist auch eine Form von fehlender Wertschätzung, und das wird – so glaubt man den Exponenten der einzelnen Streitparteien in unserem Unternehmen, im Moment richtiggehend kultiviert. Als Kind der Demokratie fragt man sich berechtigterweise, warum ein demokratischer Entscheid zur Blockade führt, der entgegen allen Behauptungen kein Bauchentscheid war, sondern aus einer kritisch und intensiv geführten Diskussion hervorging.

Zukunft mitgestalten, aber auch die Gegenwart leben

«Wer die Zukunft nicht aktiv mitgestaltet, verpasst den Anschluss.» Das ist ein Satz, der mittlerweile zum Standardrepertoire jeder Fortbildung gehört. Wer sich aber nur um die Zukunft kümmert, vernachlässigt sträflich die Gegenwart. Und genau in dieser Gegenwart leben wir, verdienen unsere Brötchen, machen Umsatz, transportieren Passagiere und lösen Probleme, die Strategen beim Entwickeln des heutigen Geschäftsmodells nicht voraussehen konnten oder wollten. Es braucht gerade in einem Unternehmen, das sich täglich im wahrsten Sinne des Wortes im stürmischen Umfeld bewegt, Mitarbeiter und Führungspersonen, die mit beiden Beinen in der Gegenwart stehen und die aktuell anfallenden Probleme mit Um- und Weitsicht lösen. Dass aus diesen Reihen Widerstand erwächst, wenn zukünftige Strategien aus deren Sicht in die falsche Richtung zielen, ist selbstverständlich und aus Interesse der Unternehmung auch wünschenswert. Mitarbeiter, die im Mittelpunkt stehen, sind zwangsläufig auch ab und zu im Weg. Diese Exponenten als dickköpfig, ewiggestrig und realitätsfremd darzustellen, dient der Sache kaum.

Die Zeichen stehen auf Sturm

Das ist so, war immer so und wird auch so bleiben. Jede Unternehmung stellt sich diesem Wettkampf, und allen Teilnehmern ist klar, dass nicht alle Sieger sein können. Trotzdem stehen wir am Start, und das mit einem Team, das seinesgleichen sucht. Wir sind gut, wir sind motiviert, wir arbeiten viel, wir gehen die «Extrameile», wir haben auch mal schlechte Tage, wir nehmen Verantwortung wahr, nutzen Grauzonen aus, optimieren, sparen, verdienen Geld und akzeptieren Einschnitte in unser Sozialleben, die manchmal die Schmerzgrenze überschreiten. Das machen wir gerne und freuen uns, wenn es auch geschätzt wird. Man nennt das Motivation, und der Lohn dafür ist Wertschätzung. Beide Komponenten sind die Saat für Vertrauen, und daraus ergibt sich der Erfolg. Offensichtlich ist diese Erfolgskette nach dem deutlichen Ja zum GAV11 unterbrochen. Wir – und damit sind alle beteiligten Parteien gemeint – tun gut daran, dieser Erfolgskette Sorge zu tragen. Die Piloten sind bereit, sind es die Führungskräfte auch? Denn Schweigen ist genauso wenig eine Alternative wie beleidigt durch die Gänge gehen. ●

«Best Service» im Private Banking – Erfolgsfaktor Bündner Mentalität.



Interview
Reto Michel
Leiter Private Banking
Chur I

■ Herr Michel, Bündner Mentalität und Private Banking – was soll daran speziell sein?

Die Bündner Mentalität ist bekannt für ihre Bodenhaftung, Gradlinigkeit und gesunde Bescheidenheit. Das sind drei Eigenschaften, die gerade auch in der Finanzwelt wieder an Bedeutung gewinnen. Wir sehen den Tatsachen einfach gern ins Auge und beraten schnörkellos und möglichst nachhaltig – nicht weil Vernunft im Trend liegt, sondern weil sie unserer Identität entspricht.

■ Was verstehen Sie unter Bodenhaftung?

Das hat mit der Weltanschauung zu tun. Wir sehen die internationalen Veränderungen, analysieren deren Konsequenzen für die Schweiz und befassen uns mit den Auswirkungen in und für Graubünden. Und hier gibt man sich mit Halbwahrheiten und Oberflächlichem bekanntlich nicht

zufrieden. Mit diesem Anspruch suchen wir für unsere Kundinnen und Kunden die bestmögliche Performance und vor allem Lösungen aus einer Hand, wenn es um seriöse Anlageberatung und Vermögensverwaltung geht. Unser Geschäftsmodell ist nicht auf Spekulation ausgerichtet. Wir legen grossen Wert auf eine ausgeglichene Risikopolitik und sorgen in der Beratung bewusst für Transparenz – die Basis für Vertrauen.

■ Vertrauen – ein überstrapaziertes Wort heute?

Im Gegenteil, vor dem aktuellen Hintergrund ist es wichtiger als je zuvor. Bankgeschäfte sind Vertrauensgeschäfte. Vertrauen ist und bleibt die Basis für jede funktionierende Beziehung und setzt gegenseitige Transparenz voraus. Da machen wir keine Kompromisse. In Graubünden ist man es gewohnt, Dinge anzusprechen.

■ Das hört sich alles gut an. Aber führen der Regionalbankcharakter und die erwähnten Bündner Tugenden nicht vor allem zu Unterschätzung im Private Banking?

Die Bündnerinnen und Bündner erteilen uns im Private Banking bereits Bestnoten. Dafür sind wir sehr dankbar, denn es bestätigt unseren «Best-Service»-Ansatz. Wir

setzen täglich alles daran, hohe Erwartungen in jeder Beziehung zu übertreffen. Gerade wer uns neu kennenlernt, ist oft überrascht. Wir halten nicht nur, was wir versprechen, sondern setzen in der Leistung eben gerne noch einen drauf, wenn es um das persönliche Engagement für unsere Kundinnen und Kunden geht.

■ Bei aller Sympathie für dieses Engagement «in den Bergen»: Geht die Post nicht an den internationalen Finanzplätzen ab?

Wir leben in den Bergen, aber nicht hinter dem Mond. Oft sieht man aus der Höhe und Distanz vieles sogar klarer. Entscheidend ist die Kompetenz, mit ruhiger Hand rechtzeitig die richtigen Schlüsse zu ziehen und Entscheide zu fällen. Da sind wir stark, wie uns internationale Gäste immer wieder bestätigen. Bündnerinnen und Bündner werden überall geschätzt, übrigens auch wegen ihres gesunden Menschenverstandes. Genau für diesen stehen wir ein – mit dem Bewusstsein einer wunderschönen und weltbekannten Bergregion, die wir in der Finanzwelt mit gesunden Massstäben gern repräsentieren. Die Messlatte bleibt die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden. Hier scheuen wir keinen Vergleich. Nehmen Sie uns beim Wort und fordern Sie uns heraus.



Gion Adalbert Spescha, Anita Meier, Reto Michel, Rocco Zarra, Marius Foppa (hintere Reihe v. l. n. r.) und Antonio Iannone, Pascal Weidmann und Roman Rauch (vordere Reihe v. l. n. r.) beraten Sie gerne.

Ihr Kontakt:

Graubündner Kantonalbank
Postplatz
7002 Chur

Reto Michel
Leiter Private Banking Chur I
Tel. +41 (81) 256 82 52
reto.michel@gkb.ch

www.gkb.ch/pb

Gemeinsam wachsen seit 1870

Die 1870 gegründete Graubündner Kantonalbank (GKB) bietet alles, was eine moderne Universalbank ausmacht – für Privatpersonen, die Wirtschaft und die öffentliche Hand. Neben dem auf den Kanton Graubünden fokussierten Privat- und Firmenkundengeschäft hat das Private Banking Tradition. Mit einer umfassenden Dienstleistungspalette, attraktiven Arbeitsplätzen, einem fortschrittlichen Weiter-

bildungsangebot und einem ausgewogenen Value Management trägt die GKB den Bedürfnissen von Kunden, Mitarbeitenden, Investoren, Eigentümern und Öffentlichkeit Rechnung. Die Bank beschäftigt rund 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ist im grossen, weit verzweigten und mehrsprachigen Kanton an über 60 Standorten vertreten. Hauptsitz ist Chur. Ausserhalb Graubündens verfügt die GKB über strategische Betei-

ligungen an der Privatbank Bellerive AG in Zürich und an der Private Client Bank AG in Zürich. Das Eigenkapital der Graubündner Kantonalbank teilt sich in das Dotations- und das Partizipationskapital sowie die Reserven auf. Der GKB Partizipationschein ist seit dem 10. September 1985 börsenkotiert.



Toni Weibel
Tourismus-Pionier

Ihr Plan. Unser Graubünden.

Zählen auch Sie auf die Anlagekompetenz der GKB.

Ihr Vermögen hat absolute Wertarbeit verdient. Es sind Bündner Tugenden, ein globaler Weitblick und grosses Fachwissen, die die GKB im Private Banking als Anlageberaterin und Partnerin auszeichnen. Unsere eigenen Werte und Wertvorstellungen bilden dabei die Grundlage für den respektvollen und engagierten Umgang mit Ihrem Vermögen. Wie immer Ihre Ziele auch aussehen, wir freuen uns auf Sie und Ihr Vertrauen.

Was macht eigentlich ... Jonathan Höhn?

Nach fast 25 Jahren im Cockpit von Verkehrsflugzeugen verabschiedete sich Jonathan Höhn 2012 von der aktiven Berufsfligerei bei der Swiss und organisierte sein Leben neu. Langweilig wurde ihm dabei nicht, wie der folgende Bericht aus dem Malcantone zeigt.

Interview: Peter Tilly

Nach einer entspannenden Zugfahrt wartete ich auf dem Carparkplatz auf Jonathan, der mich nach einem Geschäftstermin am Bahnhof Lugano abholte. Ich sass auf einer Bank, beobachtete den Verkehr, der sich staubedingt langsam, aber trotzdem mit südländischem Temperament vorwärts bewegte. Plötzlich schoss ein feuerroter Cinquecento aus einer Lücke hervor, stoppte abrupt vor meinen Füßen, und ein schelmisch grinsender Lockenkopf bat mich höflich, in dem winzigen Oldtimer Platz zu nehmen.

Meine fast zwei Meter Körperlänge fanden dank dem offenen Verdeck erstaunlich gut Platz. Das Getriebe jammernte kurz auf, und der Cinquecento beschleunigte mit seinen nur 21 Pferdestärken verblüffend gut. Zur Belustigung vieler Passanten und Autofahrer suchte sich der Ferrari im Kleinstformat den Weg durch das alltägliche Verkehrschaos im südlichsten Kanton der Schweiz. Unser erstes Ziel war eine Selbstbedienungs-Waschanlage in Taverna. Eine von vier Autowaschanlagen, die Jonathan im Raum Lugano betreibt.

«Rundschau»: Wie kamst Du auf die Idee, Selbstbedienungs-Waschanlagen zu betreiben?

Jonathan Höhn: Es ist wie so oft im Leben. Die guten Gelegenheiten sucht man nicht, sie kommen auf einen zu. Ein guter Freund von mir, der seit einigen Jahren Waschanlagen betreibt, kam mit einem technischen Problem auf mich zu. Nach kurzer Analyse stand für mich fest, dass es besser und lukrativer wäre, eine neue Anlage zu entwerfen, statt die alte zu modifizieren.

«RS»: Dann stammen die Pläne dieser Anlagen aus Deiner Feder?

J.H.: Nicht nur die Pläne, ich habe die Anlagen auch selber gebaut!

«RS»: Das musst Du mir erklären!

J.H.: Nachdem feststand, dass ich die Anlagen von Grund auf neu konzipieren würde, fuhr ich durch die ganze Schweiz und klapperte die verschiedenen Autowaschanlagen ab. Die vielen Eindrücke und zahlreichen Ideen brachte ich während eines New York Layovers auf Papier und zeichnete die ersten Pläne. Mit diesen Plänen in den Händen fuhren wir zu einem Metallbauer in der Region Mailand. Die Offerte war nicht nur viel zu hoch, sie war eine Frechheit! Schnell stand die Idee im Raum, die Anlage selber zu entwerfen und in Eigenregie zu bauen. Natürlich stellte sich sofort die Frage, ob wir das als Zwei-Mann-Team in nützlicher Frist auch könnten. Doch wie sollten wir das wissen, wenn wir es nicht versuchen würden? Der Startschuss für die erste Anlage erfolgte wenig später.

«RS»: War das Projekt erfolgreich?

J.H.: Sehr sogar! Wir haben mittlerweile über 100 Anlagen in der ganzen Schweiz verkauft. Vor nicht

allzu langer Zeit kam eine Anfrage der SBB, ob wir eine Pilotanlage für die Zugreinigung am Standort Brig entwerfen könnten. Diese Herausforderung reizte uns ungemein, und mittlerweile läuft die Anlage zur vollsten Zufriedenheit der Bundesbahnen. Mal schauen, vielleicht ist das eine neue Gelegenheit, die da auf mich zukommt.

«RS»: Wie wurdest Du vom Waschanlagen-Hersteller zum Betreiber?

J.H.: Die eingebauten Zähler in den installierten Anlagen zeigen sehr deutlich auf, wie wichtig ein sauberes Auto ihren Besitzern ist. Da war die Rechnung schnell gemacht. Wenig später war ich Betreiber von fünf Selbstbedienungs-Waschanlagen – aktuell sind es noch deren vier.

Im kühlen Lagerraum der Waschanlage hatte Jonathan die Zutaten für das Nachtessen zwischengelagert. Doch nicht die zahlreichen Leckereien erregten meine Aufmerksamkeit, sondern ein Flugzeug, an dem offensichtlich wacker herumgeschraubt wird.

«RS»: Baust Du ein neues Flugzeug auf?

J.H.: Nein, ich modifiziere es. Neben einem neuen Motor, der neulich eingebaut wurde, modernisiere ich auch die Cockpit-Instrumente.

«RS»: Darfst Du das als nicht zertifizierter Flugzeugmechaniker?

J.H.: Selbstverständlich! Das ist einer der grossen Vorteile der «Experimentals». Wer so ein Flugzeug selber



Jonathan Höhn: Am 8.8.1988 begann Jonathan seine Karriere als Linienspilot bei der Crossair, wo er als First Officer und später als Captain auf der Saab 340 flog. Durch seine Stationierung in Lugano Agno verlegte er seinen Wohnsitz in die Sonnenstube der Schweiz. Im Jahr 1992

wechselte er in die Swissair, wo er die MD-80, die B-747, die MD-11 und die grossen Airbusse als First Officer durch die Lüfte pilotierte. Die Umschulung vom MD-80 zum B-747 First Officer führte über einen kleinen, aber sehr interessanten Umweg als Flight Engineer auf der B-747. Ein knappes Vierteljahrhundert nach Beginn seiner Linienspilotenkarriere verabschiedete er sich von der Verkehrsfliegerei und widmete sich fortan seinen unzähligen Projekten im Tessin. Jonathan lebt mit seiner Frau Manuela und seinen Kindern Laura (18) und Nico (17) aus erster Ehe in Monteggio im Malcantone und in Faulensee im Berner Oberland.

aufbaut – was übrigens unter Aufsicht des BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) geschieht –, ist automatisch berechtigt, sämtliche Wartungsarbeiten am Flugzeug auszuführen. Es wäre ein grosser Widerspruch, wenn derjenige, der das Flugzeug von Grund auf baut, keine Reparaturen und Wartungsarbeiten durchführen dürfte.

«RS»: Um welchen Flugzeugtyp handelt es sich?

J.H.: Es ist ein «Cherry BX-2», entworfen von einem genialen Schweizer Piloten.

«RS»: Wie läuft das konkret ab? Bestellt man sich im Internet einen Bausatz, und dann geht es los?

J.H.: In der Regel schon, bei der «Cherry» aber nicht. Von diesem speziellen Typen können nur die Konstruktionspläne erworben werden. Den ganzen Rest – also vom Materialkauf bis zur Fertigung der Einzelteile – muss der Flugzeugbauer selbstständig organisieren und erledigen.

«RS»: Eine Heidenarbeit!

J.H.: In der Tat! Das ist so quasi die Königsdisziplin der Eigenbauer und braucht viel Erfahrung. Der Aufbau von Grund auf ist aber auch eine grosse Befriedigung und erlaubt Einblicke in das eigene Flugzeug, die sonst verborgen blieben.

«RS»: Wie hast Du das Know-how dafür erarbeitet?

J.H.: Ich bin sicherlich mit handwerklichem Geschick gesegnet worden. Dieses Talent, gepaart mit viel Freude und noch mehr Ausdauer, führte zum Ziel. Die «Cherry» war nicht das erste Flugzeug, das ich zusammenbaue. Weiter überwache und unterstütze ich als Baubegleiter im Auftrag der EAS (Experimental Aviation of Switzerland) die Flugzeugbauer beim Verwirklichen ihrer Träume.

«RS»: Ist das ein offizieller Auftrag oder ein Service der EAS?

J.H.: Das BAZL hat die Aufsicht über den Bau und Unterhalt von Eigenbauluftfahrzeugen an die EAS übertragen. Die Baubegleitung ist also ein offizieller Auftrag, und jeder Amateurflugzeugbauer muss diesen Dienst in Anspruch nehmen.

«RS»: Fliegst Du selber noch viel?

J.H.: Viel und gerne! Mit Freude bewege ich regelmässig einen «Experimental», der einem Freund gehört und in Locarno stationiert ist.

Mittlerweile sassen wir wieder Schulter an Schulter im Cinquecento und forderten dem kleinen Fiat-Aggregat alles ab. Stets im roten Bereich operierend, umschiffte die rote Rakete die zahlreichen Hindernisse des Tessiner Verkehrs. Verkehrsteilnehmer, Passanten und sogar Polizisten grüssten uns freundlich und freuten sich ob des seltsamen Anblicks, der die beiden fröhlichen Gestalten in diesem Mikro-Gefährt boten. Jona-



Das renovierte Gallo di Rancina (siehe auch Kasten am Ende des Texts).

than schien jeden Passanten zu kennen. Auf den Gruss des Fahrers folgte nicht selten der Gruss des Getriebes. Als der Cinquecento in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts konstruiert wurde, waren synchronisierte Gangschaltungen genauso selten wie eingebaute Sicherheitsgurte. Beides hat sich in der roten Rakete bis heute nicht geändert. Das erklärte auch, dass ich in den Kurven, die Jonathan mit Vorliebe auf zwei Rädern nahm, hilflos versuchte, mich am knapp vorhandenen Blech festzuhalten. Es wurde hügliger, ruhiger und grüner. Wir waren in Jonathans Herberge angekommen.

«RS»: Ein wunderbares Anwesen! Was war das früher?

J.H.: Es war ein Frauenkloster. In diesem über 400-jährigen Anwesen wurden einst Seidenraupen gezüchtet, und aus den Kokons wurde Seide hergestellt. Da die Seidenraupen ausschliesslich Blätter des Maulbeerbaums fressen, war das ganze Tal voll von diesen wunderschönen Bäumen. Obwohl das Klima in diesem Tal für den Maulbeerbaum ideal wäre, sieht man heute kaum noch welche. Die Seidenraupenzucht war wirtschaftlich nicht sinnvoll, und ohne Pflege gingen die Bäume leider ein. Ihren Platz haben die Reben eingenommen, und davon profitieren wir später beim Apéro.

«RS»: Wie gross ist das Anwesen?

J.H.: Insgesamt sind es 22 Zimmer.

Wir erkundeten zusammen das liebevoll renovierte und eingerichtete Haus. Jonathan hat seine Handschrift in jedem Raum hinterlassen, nicht ohne den Respekt vor den alten Gemäuern zu verlieren. Was Jonathan anpackt, das macht er in einer Perfektion, die man bei seiner gelebten Leichtigkeit nicht vermuten würde. Der Brunnen innerhalb des Wohnraums ist ebenso funktionsfähig wie die offene Feuerstelle, über der regelmässig auch gekocht wird. Er nahm einen Ordner hervor und zeigte mir Bilder von Zustand des Hauses vor der aufwendigen Renovation.

«RS»: Beim Anblick dieser Bilder denkt man schon, ob der Käufer bei der Unterschrift des Vertrags alle Sinne beisammen hatte.

J.H.: (lacht). Offenbar dachten das einige Interessenten auch, als sie vor mir Kaufinteresse für das Objekt anmeldeten. Alle Vorgänger haben die Finger davon gelassen, weil laut den Experten nur ein Abriss Sinn gemacht hätte. Ich sah das anders und bin heute natürlich froh darüber. Nach erfolgter Renovation lud ich den ehemaligen Gemeindepräsidenten zur Besichtigung ein. Er weinte vor Freude, als er das Ergebnis sah.

«RS»: Die Wände und Mauern sehen auf den alten Bildern ziemlich feucht aus.

J.H.: Das waren sie auch. Der Boden im Wohnbereich war komplett durchnässt. Ich musste zuerst mit dem Bagger eine Sickergrube ausheben und schuf so eine Grundlage für den heutigen Zustand. Ich habe mich während der Bauarbeiten oft gefragt, unter welchen Umständen die Nonnen des Klosters früher gelebt und gearbeitet haben. Nicht überall konnten die alten Böden gerettet werden. Zum Glück gibt es in Italien noch Spezialisten, die Bodenplatten herstellen können, die denen des ursprünglichen Bodens zum Verwecheln ähnlich sehen.

«RS»: Hast Du überall selber Hand angelegt?

J.H.: Mit wenigen Ausnahmen schon. Die alten Fresken auf der Aussenwand mussten Spezialisten in Kleinstarbeit restaurieren. Die Investition hat sich gelohnt. Wir haben fast den Originalzustand wiederhergestellt.

Draussen auf der Wiese wurde der Tisch gedeckt. Jonathans Frau Manuela teilte den frisch zubereiteten Apfelkuchen in männergerechte Stücke, und in der Küche knurrte die Kaffeemaschine. Höchste Zeit, die Hausführung abubrechen und die Sonne zu genießen. Meine Bemerkung, dass dieses Bijou auch Seesicht biete, quittierte Manuela mit einem lauten Lachen. Seesicht sei, wenn man in Faulensee am Wasser wohne und den Thunersee berühren könne, bemerkte sie mit

einem Augenzwinkern, womit die Herkunft der sympathischen Berner Oberländerin auch geklärt war.

«RS»: Erfüllt Dich das nicht mit Stolz, wenn Du auf Dein Werk blickst und siehst, was Du mit eigener Kraft erschaffen hast?

J.H.: Natürlich bin ich sehr stolz, aber es war auch ein ziemliches Stück Arbeit. Heute frage ich mich ernsthaft, woher ich während der Bauzeit die Energie nahm.

«RS»: Du vermietest einzelne Zimmer und das ehemalige Brothaus an Gäste. Warum betreibst Du ein Bed and Breakfast?

J.H.: Es ist unglaublich bereichernd, unterschiedliche Gäste zu beherbergen. So haben wir zum Beispiel ab und zu Kleinkünstler vom nahen Theater zu Gast, die unser Heim spontan zur Kleinbühne umfunktionieren. Wer beherbergt schon ein Theater in den eigenen vier Wänden?

«RS»: Was gehört noch alles zu Deinem Anwesen?

J.H.: Hinter dem Brothaus wohnen die Schafe und die Hühner, und dahinter gehört mir noch ein Stück Wald, wo laut unbestätigten Angaben auch schon Wildschweine geschossen wurden.

«RS»: Gibt es heute einen Wildschweinbraten?

J.H.: Nein, heute nicht. Ich habe einen Lamnbraten vorbereitet. Apropos Essen, wir müssen noch Wein besorgen.

Ich kam zusammen mit der Schäferhündin Belle in den Genuss einer weiteren Fahrt im Cinquecento durch die Hügel des Malcantone. Daniel Hubers Kellerei liegt nur einige Häuser entfernt und stellt einen wunderbaren Chardonnay her, der köstlich zu frischen Spargeln passt. Zurück im «Gallo di Rancina», empfing uns ein knatterndes Gefährt, das wie wild über die Wiesen



Interviewer und Interviewter im Cinquecento. Körperlänge muss nicht immer von Vorteil sein ...

raste. Ich wähnte mich inmitten einer Vorstellung von «Karl's kühner Gassenschau».

«RS»: Was ist denn da los?

J.H.: Das ist mein Sohn Nico mit seinem Eigenbau. Er hat ein altes Trottinett mit einem ausrangierten Trimmermotor ausgestattet und düst damit mit fast 40 Sachen durch das Dorf und über die Wiesen.

«RS»: Ganz der Vater!

J.H.: Ja, da hast Du wohl nicht unrecht...

«RS»: Was sind Deine nächsten Projekte?

J.H.: Ich möchte in einem ungenutzten Kellerabteil eine Kleinbrauerei einrichten und mein eigenes Bier brauen. Ferner versuche ich seit Längerem, eine aus Kloster angebaute Haushälfte zu erwerben. Diese würde ich gerne umbauen und das wunderschöne Gewölbe als Weinkeller nutzen. Doch noch viel wichtiger ist jetzt das Nachtessen.

Jonathan dislozierte in die Küche und begann mit der «mise en place», die in erster Priorität aus einem kühlen Weissbier bestand. Während er das Fleisch in der Pfanne brutzelte und die Polenta zubereitete, schälte ich die frischen Spargeln, und Manuela presste die Orangen aus, um später daraus eine delikate Orangencrème zuzubereiten. In der Zwischenzeit kam auch Laura, Jonathans Tochter, von der Schule nach Hause und setzte sich zu uns in die Küche.

Nachdem die Sonne hinter dem Monte-Rosa-Massiv verschwunden war, der Chardonnay und die Spargeln auf der Sonnenterrasse unsere Mägen erfreuten, dislozierten wir ins gemütliche Wohnzimmer. Das Lamm und die Polenta dufteten himmlisch, das Feuer im Speckofen spendete Wärme und trug zusammen mit dem Wein dazu bei, dass sich die Müdigkeit langsam, aber sicher in unsere Knochen schlich.

In einer Selbstverständlichkeit blieb der Nachwuchs am Tisch sitzen und beteiligte sich aktiv an den spannenden Gesprächen. Weder die Hausaufgaben des Gymnasiums noch «WhatsApp», «Facebook» oder andere Nebensächlichkeiten geniessen im Hause Höhn höhere Priorität, als das gemeinsame Abendessen an der Familientafel.

Wir sprachen zu zweit bei einem Glas Rotwein noch länger über tiefsinnige Themen, die zu einem Leben leider auch dazugehören, in einem an dieser Stelle publizierten Interview aber nichts zu suchen haben. Erfüllt, aber müde ging ich ins Bett und genoss vor dem Einschlafen die Ruhe, die man im Raum Zürich vergebens sucht.

Nach einer geruhsamen Nacht trafen sich Jonathan und ich alleine am Frühstückstisch wieder. Die «Arbeiterbienen» waren bereits ausgeschwärmt, und das Kloster gehörte uns beiden alleine.

«RS»: Die SBB-Waschanlage geht mir nicht mehr aus dem Sinn. Wie genau konstruiert man eine Waschanlage für eine ganze Wagenkomposition?

J.H.: Das ist grundsätzlich nichts Neues und existiert bereits an diversen Standorten. Bei den traditionellen Systemen bewegt sich die Bürste entlang der Wagenkomposition, was aufwendig klingt, aber erstaunlich clever gelöst wurde. Die Probleme der bestehenden Anlage

sind die Wasserzufuhr und der hohe Wasserverbrauch. Im Winter frieren die Leitungen ein. So werden während der kalten Monate keine Züge gewaschen. Wir lösten das anders und montierten Boxen links und rechts der Gleise, die stationär und relativ kompakt sind und damit auch einfach geheizt werden können. Der Zug fährt dann durch die Anlage.

«RS»: Wird die Zugkomposition dabei von einer Diesellok gezogen?

J.H.: Nein. Es war eine Auflage seitens der SBB, dass der Zug inklusive Zugmaschine durch die Waschstrasse fahren kann. Da eine Flüssigreinigung in einem Umfeld von Hochspannung nicht ganz unproblematisch ist, gab es einige Auflagen, die zu einem unglaublichen administrativen Aufwand führten. Die Anlage läuft seit der Inbetriebnahme problemlos und aus dem Provisorium wurde eine fix installierte Waschstrasse.

«RS»: Bist Du der neue Garant für blitzblanke Züge?

J.H.: So weit ist es noch nicht, aber es haben bereits weitere SBB-Betriebe und eine Privatbahn Interesse angemeldet.

«RS»: Was hast Du diese Woche noch vor?

J.H.: Keine Ahnung. Das wird sich von alleine ergeben! Als Frührentner plant man nicht mehr als ein paar Stunden voraus.

«RS»: Dazu gibt es nichts mehr zu sagen. Vielen Dank für die interessanten Gespräche und die wunderschönen zwei Tage in Eurem Anwesen!

Da ein noch nicht durch Höhn'sches Know-how gereinigter Zug im Bahnhof Lugano auf mich wartete, verliess ich schweren Herzens das gemütliche B&B und setzte mich zusammen mit Hundedame Belle auf die Beifahrerseite der kleinen roten Rakete. Mit quietschenden Reifen, einer hechelnden Hündin und einem jaulenden Getriebe schoss der Cinquecento Richtung Lugano, wo ich gut erholt, noch besser genährt und voller guter Lebensweisheiten den Zug in den regnerischen Norden bestieg. •

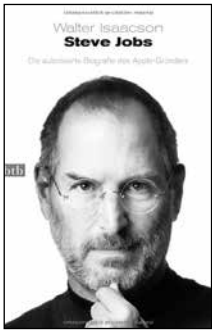
«Gallo di Rancina»

Das B&B Gallo di Rancina ist Teil einer mehr als 400-jährigen Klosteranlage, eingebettet in einen kleinen Weiler. Das Kloster geht auf den heiligen Antonius zurück und wurde von Nonnen bewirtschaftet, die dem alten Handwerk der Seidenraupenzucht nachgingen.

Nach mehr als 100-jährigem Dornröschenschlaf wurden die Mauern und Räume umsichtig renoviert, möglichst in den Urzustand versetzt, und dadurch der Geist des Klosters wieder zu neuem Leben erweckt. Das Gallo di Rancina verfügt über ein Rustico inmitten von Oliven- und Feigenbäumen, Rosen- und Oleanderbüschen, Kräutergarten und lauschigen Sitzplätzen. Der Blick vom Garten aus gleitet über Reben, Kastanienwälder Richtung Luino und Lago Maggiore bis weit ins Monte-Rosa-Gebiet. Weitere Informationen unter:

<http://www.gallogdirancina.ch>

Text: Henry Lüscher



Steve Jobs

Drei Ereignisse waren es, die mich zu diesem Buch greifen liessen und das Gelesene jetzt der Tastatur meines MacBooks anvertrauen: Erstens begab es sich also zu der Zeit, da Luzi Schneider im Allerheiligsten der A330 mit wachem Sinn und kräft'ger Hand die physikalischen Gesetze im Griff hatte, um dem Volk der Passagiere einen unbeschwertem Flug von ORD nach ZRH zu gewähren. Es wurde mir gar die Ehre zuteil, während des Sink- und Anfluges auf Zürich seinem souveränen Schalten und Walten beiwohnen zu dürfen. So kamen wir denn auch auf die mannigfaltigen Facetten der Literatur zu sprechen – natürlich weit über der Höhe, unter welcher keine «non pertinent communication» mehr erlaubt ist, bewahre! –, und ich schwärmte vom jüngsten Grisham und von Schätzing. Ein missbilligender, nicht gerade vernichtender, aber doch mitleidiger Blick traf mich mitten ins Hirn: «Wieso liest Du Fiction? Es gibt doch so viele gute Biografien, die sind authentisch, erhehend, relevant und sinnstiftend.» Gesagt,

kapiert – und so griff ich denn beherzt zu dem Buch, das mir mein Sohn (ein bekennender Microsoftianer) vor zwei Jahren zum Geburtstag geschenkt hatte: Die Biografie über den facettenreichen Gründer von Apple. Das wäre dann «zweitens». Ja, und drittens: Vor genau 30 Jahren wurde die neue Computergeneration Macintosh vorgestellt. Und Christian Scherer, als früh vom Mac-Virus infizierter «Rundschau»-Mitstreiter, hat als Layouter dazu beigetragen, dass die «Rundschau» ab den 90er Jahren das Licht der Welt in seinem Mac (damals noch ohne i) erblickten.

Item – die ersten 200 Seiten des Buchs sind für jeden an der Computergeschichte Interessierten höchst spannend zu lesen. Ein Wiedersehen mit Atari, Commodore, Fairchild, Compaq und anderen vergangenen Firmen, aber auch die Anfänge von Hewlett Packard (hp), Intel, Motorola und die Dominanz von IBM werden beleuchtet, die alle im Silicon Valley zu Hause sind. Die Garage von Jobs' Eltern, in der die beiden Steves (Wozniak und Jobs) 1977 die ersten Computerplatinen zusammenlöteten und verkauften, ist natürlich fast ein Wallfahrtsort.

Das Buch ist keine Lohbudelei auf Steve Jobs. Der Autor hatte völlig freie Hand. Jobs hat ihn sogar ermuntert, kontrovers zu schreiben, da er das Buch sowieso nie lesen werde. Jobs, Vegetarier bis Veganer, kultivierte in den 70er Jahren eine grosse Apfelplantage und gewann daraus biologischen Süssmost. So wurde der Name der Firma gefunden. Und Macintosh war kein Angestellter, der den ersten Computer mit grafischer Oberfläche und Maus erfunden hätte, sondern eine schmackhafte Apfelsorte, die in ebenjener Plantage reifte.

Natürlich war Jobs ein grossartiges Genie, das dem Zeitgeist immer um Längen voraus war, aber das Buch ist eher eine Psychoanalyse eines Mannes mit extrem verzerrter Wahrnehmung und einem Charakter, der das ganze Spektrum von Wutanfällen bis Tränenausbrüchen bot. Als junger Entwickler hat er Marihuana geraucht, LDS eingeworfen (wäre hätt's erfunde?) und ist nach Indien gepilgert, um Ruhe und Erleuchtung zu finden. Er hat sie wohl nicht gefunden, denn seine Haltung als Chef war und blieb unberechenbar und wäre Nahrung für ein Jahresprogramm CRM. Sicher war der Umstand, dass er nach der Geburt zur Adoption fortgegeben wurde, auch ein Faktor für sein Verhalten. Seine spontane Reaktion auf eine Produkt-Präsentation war oft: «Das ist kompletter Mist.» Aber diejenigen, die es ausgehalten hatten, unter einem so perfektionistischen Chef zu arbeiten, haben durch seine bissige Kritik (ab und zu auch ein spärliches Lob) immer wieder Spitzenleistungen erbracht. Jobs wollte sich nie mit zweitklassigen Ingenieuren oder Grafikern herumschlagen. Nur die Besten genügten ihm. Schon in jungen Jahren rief er unbekümmert CEOs gestandener Firmen an, wenn er etwas brauchte: Immer der direkte Weg!

Als Jobs 1985 vom Verwaltungsrat aus der Firma geschmissen wurde, gründete er «NeXT» und wollte den perfekten Computer bauen. Dabei musste er einsehen, dass er sich verrennt, wenn niemand da ist, der ihm die Stirn bietet. Dies war bei seinem nächsten Engagement anders: Da bewunderte er als CEO der Animationsfirma Pixar die Trickfilmkünstler. Schon der erste Film, «Toy Story», wurde ein Riesenerfolg. Als Pixar 2006 an Walt Disney ging, wurde Jobs dort grösster Einzelaktionär.

In Jobs Sturm- und Drangzeit, 1997, wurde er wieder von Apple umworben, weil die Zahlen der Firma grotten-schlecht aussahen und keine innovativen Produkte mehr in der Pipeline waren. Sein erster Key Note Speech als iCEO (i für interimistisch) war eine triumphale Rückkehr auf den Olymp. Die am Vorabend eingefädelte Kooperation mit Bill Gates und Beteiligung Microsofts an Apple konnte er so geschickt hinüberbringen, dass ihm die Schar gläubiger Macianer auch da applaudierten (schon für den Apple II stammte die Software von Microsoft – Word und Excel liefen zuerst einige Jahre exklusiv auf dem Macintosh).

Der Rest ist im wahrsten Sinne des Wortes Geschichte, die jeder von uns miterlebt hat: iMac, iPod, iPhone und iPad haben Trends gesetzt. Jobs war immer allen einen Schritt voraus. Apple wurde dank dem unruhigen Geist Steve Jobs, der immer gehaut hat, worauf die Leute als Nächstes abfahren, zur wertvollsten Firma der Welt. Er hat nie Umfragen gemacht, wozu er sagte: «Hat Graham Bell eine Kundenbefragung gemacht, bevor er das Telefon erfand?» – wohl wissend, dass auch Bell nicht alles selber erfunden, sondern Bestehendes mit Neuem zur Marktreife gebracht hat.

Typisch für Jobs' Geschäftsgebaren ist eines der vielen, im fast 700-seitigen Buch aufgeführten Beispiele: Als er ein besonders kratzfestes Glas für das iPhone suchte, ging er zum CEO der Corning Glass Company, schaute ihn mit seinen hypnotisierenden Augen an und wischte dessen Bedenken zu Zeitdruck und Produktion beiseite: «Ich weiss, Ihr könnt das! Ich glaube an Euch!» Und es ging. 2003 wurde bei Jobs Pankreaskrebs diagnostiziert, den er



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

44 g
CO₂ 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

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, CO₂ 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, CO₂-Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 148 g/km.

zunächst mit Alternativmedizin bekämpfen wollte. Als ihn die Ärzte nach fast einem Jahr doch endlich zu einem Eingriff überreden konnten, mussten sie feststellen, dass bereits Metastasen vorhanden waren. Jobs arbeitete zäh weiter, nahm aber nach einer Lebertransplantation 2009 eine halbjährige Auszeit, kehrte wieder auf die Bühne zurück und präsentierte den iPod Nano.

Als letztes Produkt konnte Jobs in einem fulminanten Auftritt im April 2010 das iPad vorstellen. Bill Gates war überzeugt, es werde ein Flop. Er sollte sich irren: Bis zu Steve Jobs' Tod im Herbst 2011 wurden 40 Millionen iPads verkauft.

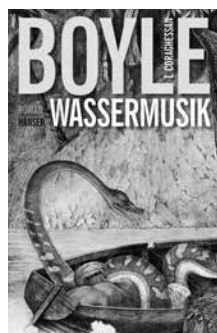
Eines von Jobs' Mottos war: «A NO ist the start of innovation.» Das hat sich bei Apple bewahrheitet und ist hoffentlich auch ein Denkanstoss im Nachgang zum «NO» der Mitglieder zur GAV-Abstimmung. Findet sich wohl unter den Piloten ein zweiter Jobs, der als neuer AEROPERS-Präsident den Verband unerschrocken und weitsichtig auf neue Höhen bringen kann?

Walter Isaacson: *Steve Jobs*, btb Verlag 2012, ISBN 9783442744916

Gelesen

Rollenspiele

Text: Viktor Sturzenegger



Forsches Forschen

Interessanterweise hat mich Henry Lüscher gleich zweimal auf Geschichten aus kolonialen Zeiten aufmerksam gemacht, just bevor wir uns auf eine Reise durch China machten, wo heute wieder kolonialer Chic Mode macht. Gerade Shanghai besinnt sich auf den Charme kolonialen Stils, und entlang des Yangtse-Flusses ist zu sehen, dass das heutige China versucht, die Wunden des Fortschritts, die Grossbauten wie der Drei-Schluchten-Damm geschlagen haben, durch Nachbildungen historischer Gebäude zu pflastern. Das nimmt sich allerdings nur in der Unschärfe des durch apokalyptisch anmutende Industriekomplexe verursachten Nebels täuschend aus und hinterlässt ansonsten den eher schalen Eindruck eines Geschichts-Disneylands.

T.C. Boyle, ein Name mit fieberhaftem Unterton, steht für Geschichten aus der Geschichte, erzählt aus einer subjektiven Perspektive, welche die Lesenden unmittelbar in das Erzählte hineinzieht. So kann man ja die Schafe auf der Insel, die der von Henry in der letzten Ausgabe der

«Rundschau» beschriebenen Erzählung den Namen gab, förmlich riechen.

Mir kam ein anderes Buch desselben Autors in die Finger: «Wassermusik» zeigt die Suche des schottischen Forschungsreisenden Mungo Park nach dem Ursprung des Niger-Flusses. Gestützt auf Mungo Parks 1803 publizierte Reiseberichte («Travels in the interior of Africa»), entwickelt Boyle mit seiner blühenden Phantasie ein Sittenbild der Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert, als die Landkarte der Welt noch nicht mit Satellitenhilfe ein auf den Quadrat-zentimeter genaues Abbild der Erde darstellte, sondern noch viele weisse Flecken und Unerforschtes aufwies – Raum für Phantasie eben.

T.C. Boyles Einstieg – der erste Absatz des ersten Buchkapitels – soll Euch einen Einblick in seinen Schreibstil liefern:

«Während die meisten jungen Schotten seines Alters Röcke lüpfen, Furchen pflügen und die Saat ausbrachten, stellte Mungo Park seinen nackten Hintern vor al-Hadsch Ali ibn Fatoudi, dem Emir von Ludamar, zur Schau. Es war das Jahr 1795. In Windsor Castle bespuckte Georg III. die Wände, in Frankreich verpfuschte das Directoire die Staatsführung, Goya war taub und De Quincey ein verdorbenes, präpubertäres Bürschchen. George Bryan «Beau» Brummell strich seinen ersten gestärkten Hemdkragen glatt, der junge Ludwig van Beethoven, ein Vierundzwanzigjähriger mit buschigen Augenbrauen, sorgte in Wien mit seinem Zweiten Klavierkonzert für Furore, und Ned Rise trank im Pig&Pox in der Maiden Lane mit Nan Punt und Sally Sebum eine Runde Wuppdich nach der anderen.»

Beinahe physisch also lässt uns Boyle am Schicksal des Forschers teilhaben – auf unbekanntem Pfaden im Dschungel, der Gewalt wilder Völker und ihrer Gesetze ausgeliefert oder aber zu Hause in Schottland, wo seine Geliebte Ailie Anderson schon mal die Hoffnung auf seine Rückkehr aufgibt und so dem Werben des von ihr ungeliebten, aber umso zuverlässigeren Georgie Gleg nachgibt, um nicht als alte Jungfer enden zu müssen.

Mungo, ausgezehrt zurückgekehrt von seiner ersten Reise, erntet die Früchte seiner Forschung im Umfeld von Vorträgen in der Londoner Gesellschaft. Die Sopranistin eines gesellschaftlichen Abends weckt mit dem Lied «Denn uns ist ein Kind geboren» in ihm die Sehnsucht nach Ailie, bis der besoffene König die Sängerin niederschreit und nach Händels «Wassermusik» verlangt.

Geschickt dazwischen verwoben ist die Geschichte des Londoner Trunkenbolds und Trickbetrügers Ned Rise. Der Name ist Programm, denn der schon Totgeglaubte erwacht unter dem Skalpell des forschenden Arztes Delp und, wie schon Finnegan bei Joyce zu Finnagain wird, kommt auch er unvermittelt wieder zu Leben und neuen Taten. Rise ist das Vehikel für Boyle, die Unterschicht der damaligen Zeit mit viel Fleisch am Knochen zu

beschreiben. Anhand der Figur des Arztes, der mit Grabräubern Handel treibt, um seine Forschung in der Medizin voranzubringen, und im Erzählen der Geschichten über Vertreter der höheren Klassen und ihres Umgangs mit dem Personal spiegelt er die damalige Gesellschaft.

Alles in allem ein Buch, wie es farbiger und sinnlicher kaum sein könnte, kurz: eine Lust, zu lesen.

Tom Coraghessan Boyle: *Wassermusik*, München 2014, ISBN 978 3 446 24324 8



Die Inselprinzessin und der deutsche Geliebte

Eher Verhalten lustvoll ist die neueste Erzählung Lukas Hartmanns. Der Gemahl der sanft sprechenden Simonetta eröffnet mit dem Sohn der Prinzessin von Sansibar in einem Sanatorium am Vierwaldstättersee die Geschichte um eine grosse Liebe über die Kulturgrenzen hinaus.

Salme bint Said, die Tochter des Sultans von Oman und Sansibar, wächst auf der Insel der Gewürze als Prinzessin wohlbehütet auf. Sie ist zwölf, als ihr Vater stirbt und ihr Halbbruder Majid sein Nachfolger wird. Bargash, der andere Halbbruder, versucht sich an die Macht zu putschen und wird dabei von Salme unterstützt. Jedoch misslingt der Putsch, was Dank der Milde des neuen Sultans nur wenig spürbare Konsequenzen für sie hat.

In den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts lernt sie den deutschen Handelsvertreter Heinrich Ruete kennen – wie, bleibt ungewiss. Sie verlieben sich ineinander, Salme wird schwanger – ein unmöglicher Zustand: Eine Muslimin wird von einem Ungläubigen schwanger: Todesurteil Hilfsausdruck – so flüchtet sie mit britischer Hilfe aus Sansibar nach Aden. Dort kommt sie bei einem befreundeten Paar unter und muss monatelang auf ihren Geliebten warten. Also muss sie ihren ersten Sohn ohne das Beisein des Vaters in Aden zur Welt bringen. Heinrich heisst der Sohn, wie der abwesende Vater. Als dieser endlich nach weiteren zwei Monaten anreist, scheint sich das Glück in der kleinen Familie einzufinden. Der Sohn stirbt jedoch auf der Schiffsreise nach Europa und wird künftig totgeschwiegen – Familiengeheimnisse waren ja schon in meinem letzten Artikel für die «Rundschau» ein Thema.

In der Folge zeichnet Hartmann über die Recherchen des zweiten Sohns von Salme und Heinrich, Said, und die Lebensgeschichten seiner zwei Schwestern Tony und Rosa, welche die eine zeitweise in die Südsee und die andere in die Ehe mit einem deutschen Offizier führen, ein subtiles Bild der Gesellschaft zwischen dem letzten Krieg, den die Deutschen gewonnen haben, und dem Ersten Weltkrieg.

Das Geflecht der verschiedenen Lebensstränge wird von Hartmann zu einem dichten Zopf von Versuchen zur Anpassung – an fremde Kulturen, (be)fremd(end)e Ehemänner – und illusionären Ansprüchen in einer kriegerischen Welt gewoben. Salme versucht zeitlebens, ihre Ansprüche in Sansibar mit Hilfe von Deutschen und Briten geltend zu machen, derweil Said alias Rudolph, anfangs noch euphorischer deutscher Leutnant im Ersten Weltkrieg, als Ehemann einer Jüdin und nicht ohne Einfluss in der Gesellschaft während des Zweiten Weltkriegs als Friedensstifter scheitert.

Es ist ein intimes Buch über eine entzauberte orientalische Prinzessin und ihre Familie zwischen den Welten. Lukas Hartmann lässt uns erkennen, wie «zwischen» wir selber leben.

Lukas Hartmann: *Abschied von Sansibar*, Zürich 2013, ISBN 978 3 257 06867 2



Hydra

Ich glaube, ich habe Euch schon von Ulrich Ritzel erzählt. Die Romane des süddeutschen Journalisten und Autors begleiten mich, ähnlich wie dies diejenigen von Henning Mankell eine Zeit lang taten, seit ein paar Jahren. Das Protagonisten-Paar mit dem mir als Pensionist gut zur Identifikationsfigur dienenden, ab dem besprochenen, mittlerweile sechsten Buch zum privaten Ermittler mutierten Ex-Kriminalkommissar Hans Berndorf und seiner Lebensgefährtin, der Uni-Professorin Barbara Stein, kommt überzeugend daher, und auch die anderen Figuren im Roman sind durchaus glaubwürdig gezeichnet.

Ritzels Anspruch und ironische Qualität zeigt sich gut in der am Ende des Buches angefügten «Anmerkung des Autors»:

«Dieses Buch ist ein Roman und erhebt keinen Anspruch darauf, politische, militärische oder wirtschaftliche Geschehnisse historisch korrekt zu schildern. Sollte der Leser trotzdem den Eindruck gewinnen, einzelne Abläufe könnten sich tatsächlich so oder so ähnlich zugetragen haben, kann dies nur einem bedauerlichen Mangel an Vertrauen in staatliche Instanzen geschuldet sein.»

Womit wohl alles gesagt wäre!

Ulrich Ritzel: *Schlangenkopf*, München 2011, ISBN 978 3 442 75297 3

(Inzwischen ist übrigens schon das nächste Buch der Reihe erschienen: *Trotzkis Narr*, München 2013)

Weiterhin «Gut Holz» wünscht Euch allen Viktor

IFALPA-Konferenz 2014 in Panama

Panama ist bekannt für seinen Kanal, günstige Steuern und ist namensgebend für den Panamahut sowie ein Kinderbuch. Weniger bekannt ist, dass es die grösste Seefahrernation der Welt ist. Der kleine mittelamerikanische Staat lockt Reedereien an, ihre Schiffe dort zu registrieren. Wieso dem so ist und warum diese Praxis auch für die Luftfahrt interessant ist, wurde – neben vielen weiteren Themen – an der diesjährigen IFALPA-Konferenz diskutiert.

Text: Clemens Kopetz, Vorstandsmitglied

Vom 27. bis 31. März fand in Panama Stadt die diesjährige IFALPA-Jahreskonferenz statt. Der Veranstaltungsort war passend zur aktuellen Situation gewählt, in der sich die Luftfahrtbranche befindet. Denn Panama, das 3,3 Millionen Einwohner zählt, ist nicht nur berühmt wegen des Panamakanals. Panama ist ebenfalls das Land mit den meisten Schiffen. Jedes fünfte Schiff der Welt ist in dem kleinen mittelamerikanischen Staat registriert. Die Gründe dafür sind die sehr liberale (um nicht zu sagen «Reederei-freundliche») Aufsichtsbehörde, unkomplizierte Verfahren sowie die geringen Steuern.

«Flag of Convenience»

Panama ist aber nur einer von 34 sogenannten «Flag of Convenience»-Staaten und befindet sich in Gesellschaft von Ländern wie Liberia, Myanmar, Tonga oder Moldawien. Letzteres ist insofern erwähnenswert, als Moldawien gar keinen Meereszugang besitzt. Sollte in der Schweiz der Bankensektor nicht mehr wie gewünscht laufen, gäbe es also durchaus weitere lukrative Sektoren.

Was genau ist Flag of Convenience, zu Deutsch «Ausflagung», eigentlich? Flag of Convenience ist die Änderung der Flagge eines Schiffes ohne eine zwingende Änderung der Eigentumsverhältnisse. Sprich: Das Schiff wird dort registriert, wo wenig Steuern, geringe Sicherheitsanforderungen und niedrige Sozialabgaben gefordert werden.

Doch Flag of Convenience wird längst nicht mehr nur in der Schifffahrt betrieben. Listige Spediteure sind schon längst auf die Idee gekommen, ihre Lkws dort einzulösen, wo die Arbeits- und Verwaltungskosten am günstigsten sind.

Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis diese Praxis auch in der Luftfahrt Einzug hält. Leider kann man diesen letzten Satz so nicht stehen lassen, denn Ausflagung hat auch in der Luftfahrt bereits begonnen. In Europa sticht diesbezüglich besonders Irland hervor. Von den 688

Linienflugzeugen, die im irischen Luftfahrzeug-Register registriert sind, werden nur 364 von den einheimischen Fluglinien Aer Lingus, Ryanair und CityJet betrieben. Der Rest fliegt irgendwo in der Welt herum. Bekannte Beispiele sind etwa Norwegian, die ihre B-787-Flotte in Irland registrieren lässt, oder die libysche Afriqiyah. Letztere hat von der libyschen Behörde ein Flugverbot erhalten und versucht nun, über eine irische Registrierung wieder in die Luft zu kommen und aus Tripoli heraus zu operieren.

Aber zurück zur IFALPA-Konferenz. Eigentlich besteht die Jahreskonferenz aus verschiedenen Teilen: Dem Treffen der Allianzverbände, dem Global Pilots' Symposium, der IFALPA-Jahreskonferenz sowie einer eintägigen Konferenz der European Cockpit Association.

An den ersten beiden Tagen finden Treffen mit den Verbänden aus den Allianzen statt. In unserem Fall sind das «The Associations of Star Alliance Pilots» oder kurz ASAP. Die Hauptaufgabe dieses Gremiums ist der Vergleich (das Benchmarking) von Kernzahlen mit anderen Fluggesellschaften.

Global Pilots' Symposium

Am dritten Tag findet das Global Pilots' Symposium statt. Dieses wird von den drei grossen Allianzverbänden ASAP, Oneworld Cockpit Crew Coalition (OCCC) und SkyTeam Pilots Association (SPA) organisiert. Ziel des Symposiums ist es, den Teilnehmern einerseits einen Überblick über aktuelle Entwicklungen in der Zivilluftfahrt und andererseits einen kurzen Refresher zum Thema Verbandsstrategie zu geben.

Die Arbeit der Pilotenverbände wurde in den letzten Jahren zunehmend komplexer: So hat zum Beispiel kaum eine der stark wachsenden Fluggesellschaften im Nahen Osten und in Asien eine Personalvertretung, und die Piloten sind häufig Einzelkämpfer im Kampf gegen die Launen des Managements.

In Europa und Amerika haben die Konsolidierung sowie das Wachstum der Low-cost-Carrier dazu geführt, dass es





Die Skyline von Panama-City.

immer mehr transnationale Airlines gibt. Piloten werden in einem Land angestellt und arbeiten in einem anderen Land. Das führt zu Problemen im Arbeits- sowie im Steuerrecht und stellt die national organisierten Pilotenverbände vor neue Herausforderungen.

Die Luftfahrt ist, so paradox das klingen mag, international geworden: Piloten werden dort rekrutiert und angestellt, wo sie am günstigsten sind. Flugzeuge werden dort registriert, wo es am billigsten und unkompliziertesten ist. Der Firmensitz wird dorthin verlegt, wo die Unternehmenssteuer am niedrigsten ist.

Dazu kommt, dass die Luftfahrtindustrie beim Gesetzgeber in Brüssel sowie auf nationaler Ebene knallhart lobbyiert.

Diese Entwicklungen sind nicht aufzuhalten, und es ist daher umso wichtiger, dass die einzelnen Verbände eng zusammenarbeiten. Wir müssen uns auf die neuen Umstände einstellen und versuchen, Lösungen dafür zu finden. Wir müssen unsere Strategie daraufhin ausrichten. Dazu ist es notwendig, nicht nur auf die Vorgänge in der Firma zu sehen, sondern den Blick auch nach aussen zu richten. Das, was anderswo heute passiert, kann in ein paar Jahren auch bei uns in der Schweiz zum Thema werden.

State of the Federation

Die IFALPA-Jahreskonferenz beginnt am vierten Tag und wird traditionell mit dem Bericht zum «State of the Federation» des IFALPA-Präsidenten Don Wykoff eröffnet. Dieser berichtet, dass der Umzug nach Montreal nun vollständig abgeschlossen ist und sich die Administration gut eingearbeitet hat. Die Stärke der IFALPA ist ihre gute Anbindung an die ICAO in technischen Angelegenheiten. Rund 75 Prozent der Vorschriften und Empfehlungen der ICAO entstehen unter Mitarbeit der IFALPA. Auch in anderen Entscheidungsgremien im Bereich der Zivilluftfahrt ist die IFALPA gut integriert und akzeptiert.

Mehr Informationen:

- www.starpilots.org: Homepage der Associations of Star Alliance Pilots
- www.globalpilotsymposium.com: Homepage des Global Pilots' Symposium
- www.ifalpa.org: Die einzelnen Policy Papers können im Mitgliederbereich der IFALPA Homepage heruntergeladen werden.

Diese technische Ausrichtung führt häufig dazu, dass die IFALPA von ihren Mitgliedern entweder gar nicht oder als sehr abstraktes Gebilde wahrgenommen wird. Tatsache ist, dass sich die IFALPA täglich für uns Piloten einsetzt. Um diese Arbeit transparenter zu machen, wurde in einem ersten Schritt die Homepage neu gestaltet. Das im letzten Jahr eingeführte Magazin «InterPilot» findet nach wie vor nicht den Anklang, den sich der Verband wünscht. Es wird im Augenblick neu gestaltet und soll die Arbeit der IFALPA in Kürze in neuer Form näher zu uns Piloten bringen.

Im Weiteren gibt es mit Sophie Mountain nun eine direkte Ansprechperson für sämtliche Fragen der Mitgliederverbände. Aber auch einzelne Mitglieder sollen keine Hemmungen haben, jederzeit Fragen oder Anregungen an die IFALPA zu senden.

Die IFALPA vertritt im Augenblick rund 110 000 Piloten weltweit. Während in Europa rund 37 Prozent der Piloten durch nationale Verbände vertreten werden, sind es in Amerika nur 32, in Ozeanien 22 und in Südamerika und Afrika jeweils nur vier Prozent. Diese Zahlen sollen erhöht werden, um den Einfluss der IFALPA auszubauen. Aktuell gilt die Regel, dass pro Land nur ein Verband Mitglied der IFALPA sein kann. In der Schweiz ist dies die AEROPERS-SwissALPA als Dachverband. Die assoziierten Verbände Airliners Bern, belpers, Edelweiss Cockpit Association, IPG und die Swiss Independent Pilot Association werden durch uns als Dachverband vertreten.

Da sich aber nun die Luftfahrt im Wandel befindet, wird regelmässig darüber nachgedacht, dieses Prinzip aufzulockern. Auch bei der European Cockpit Association (ECA) in Europa denkt man darüber nach, die Ryanair Pilot Group als transnationalen Mitgliedsverband aufzunehmen.

Das Thema wurde dieses Jahr nicht endgültig diskutiert und soll im nächsten Jahr erneut an prominenter Stelle in der Agenda stehen.

Ebenfalls wurde über ein stärkeres Engagement der IFALPA im Bereich Professional Affairs gesprochen. Wie bereits erwähnt, ist die IFALPA traditionell sehr technisch ausgerichtet und weniger auf tarif- oder berufspolitischen Themen. Doch gibt es immer mehr Überlappungen dieser beiden Bereiche. Ein Beispiel sind unbemannte Fluggeräte: Mehrere technische IFALPA-Komitees (HUPER, ADO, ATS) arbeiten an der Implementierung von Drohnen und unbemannten Fluggeräten in der zivilen Luftfahrt mit.

Vertreter aus dem Tarifbereich bemängeln jedoch, dass solche Systeme die Arbeitsplätze und Bedingungen von Piloten in Zukunft massiv verändern könnten, und fordern mehr Mitsprache. Kritiker dieses Vorstosses gaben zu bedenken, dass dadurch die technische Rolle der IFALPA geschwächt werden könnte. Man konnte sich schlussendlich auf einen Kompromiss einigen: Um Überlappungen in Zukunft zu erkennen und mit dem Industrial-Komitee zu koordinieren, wird daher ein neuer Professional Affairs Officer eingestellt.

Aus den Komitees

Die jährlich stattfindende Konferenz kann als Höhepunkt des IFALPA-Jahres bezeichnet werden. Denn die eigentliche Arbeit des internationalen Dachverbands findet unter dem Jahr in den jeweiligen Komitees statt. An der Konferenz wird dann über die ausgearbeiteten Arbeitspapiere abgestimmt. Wird ein Arbeitspapier angenommen, wird es meist zu einem Policy Paper, das als Grundlage für die Arbeit der IFALPA sowie der Mitgliederverbände dient. Sämtliche vorgelegten Draft

Position Papers wurden an der Konferenz angenommen und können nun im Mitgliederbereich der IFALPA Homepage abgerufen werden.

An einem Beispiel lassen sich der Inhalt und die Auswirkungen solcher Policy Papers besser erklären: Im Komitee für Human Performance (HUPER) wurde im letzten Jahr ein Vorschlag ausgearbeitet, der verlangt, dass Flugzeuge, die über 26 000 Fuss in polaren und subpolaren Gebieten fliegen, mit aktiven Dosimetern ausgerüstet werden. Dieser soll die Crew vor einer erhöhten Strahlenbelastung warnen. In Zukunft wird die IFALPA diese Ausrüstung als Mindestausrüstung bei der ICAO einfordern.

Einige Position Papers können aber nur auf nationaler Ebene umgesetzt werden und verlangen somit eine dementsprechende Handlung der Mitgliederverbände. So fordert etwa ein Papier aus dem Security-Komitee (SEC), dass Blendungen mit einem Laser strafrechtlich verfolgt werden sollen und nicht, wie in einigen Staaten üblich, mit einem Verwaltungsverfahren.

Im Industrial-Komitee drehen sich heuer alle drei abgesehenen Position Papers um das Thema Leihpiloten. Dies zeigt einmal mehr, wie dringlich das Thema für die internationalen Pilotenverbände ist. Das geforderte Ziel ist klar und wird im Policy Paper 14IND033 deutlich eingefordert: «All pilots engaged in commercial flight operations for an Airline or its Airline Affiliate shall be directly employed and under a Collective Labour Agreement (...). Member Associations should offer all assistance to contract pilots to have them become directly employed».

An jeder Konferenz findet auch eine Erneuerungswahl der Funktionäre statt. Einer, der die IFALPA verlässt, ist Fran Hoyas vom spanischen Pilotenverband SEPLA. Er war Leiter des Industrial-Komitees und hat die Entwicklungen der Zivilluftfahrt in den letzten Jahren besonders intensiv verfolgt. In seinem letzten Bericht beschreibt er die aktuelle Lage mit sehr treffenden Worten: «Globalization is changing our industry rapidly, changing the way pilots are represented and threatening our profession. Consolidation of our industry is creating new ways that companies do business. Outsourcing, transnational airlines and novel employment practices put representation and negotiation strategy at centre stage. There have been many studies, groups and members that have spent a lot of time trying to come up with solutions and have acted as the radar scope the community of pilots need if we want to continue to be relevant, to the industry, but most importantly, to our own fellow young pilots. I can say it louder, but many already said it very clearly: either we act now and change our structures to adapt to the industry, or we will die of success.»

Dem ist nichts hinzuzufügen. Für Fragen zu internationalen Angelegenheiten stehe ich Euch jederzeit gerne zur Verfügung. ●

Die nächsten IFALPA-Konferenzen finden 2015 in Madrid, 2016 in New Orleans und 2017 in Montreal statt.

Anzeige

Helsana

Die Krankenversicherung der Schweiz.

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



Kollektiv-Rabatt

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

Jetzt informieren:

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

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



Hans im (aviatischen) Glück

Text: Peter Tilly

Hans hatte seinem Herrn sechs Kurzstreckentage gedient, da sprach er zu ihm: «Harry, meine Zeit ist herum, nun wollte ich gerne wieder heim zu meiner Frau, gebt mir meinen Lohn.» Harry antwortete: «Du hast mir treu und ehrlich gedient. Wie der Dienst war, so soll der Lohn sein», und gab ihm drei Tage frei, um sich zu entspannen. Hans trödelte Richtung Parkhaus. Wie er so dahinging und immer ein Bein vor das andere setzte, kam ihm ein Manager in die Augen, der frisch und fröhlich vorbeischlenderte. «Ach», sprach Hans ganz laut, «was ist das Managen für ein schönes Ding! Da schlendert einer in den Feierabend, kämpft nicht mit Schlafmangel und trägt sein leichtes Bündel locker in einer Hand!». Der Manager hielt an und fragte: «Ei, Hans, warum trägst du auch so schwer?» «Ich muss ja wohl», antwortete Hans, «Koffer, Bücher und die PHW4P.» «Weisst du was», sagte der Manager, «wir wollen tauschen. Ich gebe dir ein iPad, und du gibst mir zehn Prozent deines Lohns». «Von Herzen gern», sprach Hans, «aber ich sage Euch, Ihr werdet schwer daran schleppen.»

Hans war seelenfroh, als er das iPad in den Händen hielt. Nach drei erfolglosen Versuchen kam er endlich im richtigen Parkgeschoss an und erblickte einen weiteren Manager in edlem Zwirn. «Hans, was ziehst du mühsam deinen Koffer. Flögest du jeden Tag vier Legs, könntest du auf Gepäck verzichten.» «Recht haben Sie. Da lob ich mir Ihr Leben. Mit Schirm, Charme und Melone kann einer wichtig tun und hat obendrein alles mit dabei. Was gäbe ich darum, wenn ich einen eleganten Aktenkoffer hätte!» «Nun», sprach der Manager, «geschieht Euch so ein grosser Gefallen, so will ich Euch einen Victorinox-Crewbag gegen ein paar Ferientage tauschen.» Hans willigte mit tausend Freuden ein, und der Manager ging von dannen.

Hans stolzierte mit neuem Crewbag und iPad über den frisch renovierten Parkhausboden. «Hab ich Langeweile - und daran wird es mir nicht fehlen -, kann ich auf dem iPad spielen oder meinen neuen Crewbag streicheln. Herz, was verlangst du mehr?» Auf dem Weg nach Hause stoppte er an einem Wirtshaus und liess sich ein halbes Glas Bier einschenken. Danach trieb er seinen Wagen weiter, immer nach dem Dorfe seines Weibes zu. Die Hitze ward drückender, je näher der Gubrist kam, und Hans befand sich in einem Stau, der wohl noch eine Stunde dauerte. Mit dem neuen iPad wollte er der Gattin eine SMS schicken, doch er befand sich gerade in einem grossen Funkloch. Hans stieg auf das Autodach, suchte ein starkes Signal und reckte dabei das edle Teil gen Himmel. Glücklicherweise kam gerade ein Manager des Weges, dessen Firmenhandy maximalen Signalausschlag anzeigte. «Was sind das für Streiche?», rief der Manager und half dem guten Hans vom Autodach herunter. «Das iPad will wohl kein

Netz finden, das hippe Teil. Hört, Hans, ich werde Euch einen Hotspot einrichten, wenn Ihr mir mit dem Freitagefaktor etwas entgegenkommt.» «Gott lohn' Euch Eure Freundschaft», sprach Hans, reduzierte seinen Freitagewert, surfte auf des Fremden Netzen und lud die zahlreichen Revisionen herunter, die ihn seine Freitage lang beschäftigen würden.

Hans zog weiter und überdachte, wie ihm doch alles nach Wunsch ginge: Begegnete ihm eine Verdriesslichkeit, so würde sie doch gleich wieder gutgemacht. Es gesellte sich danach ein Manager zu ihm, der trug ein neues OM A in seiner Hand. Sie boten einander die Zeit, und Hans fing an, von seinem Glück zu erzählen, und wie er immer so vorteilhaft getauscht hätte.

«Berühre einmal das druckfrische OM A», sprach der Manager und beobachtete Hans' glänzende Augen. «Mit diesem OM A werdet Ihr neidische Blicke ernten», versprach der Manager. «Ihr habt es in der Hand. Wollt Ihr es, oder wollt Ihr es nicht?» Dem guten Hans ward bang. «Ach Gott», sprach er, «helft mir aus der Not, Ihr wisst hier herum besser'n Bescheid. Nehmt einen meiner spärlichen Rotationsfreitage und lasst mir Eurer OM A.»

Als er durch das letzte Dorf gefahren war, stand da ein Manager mit seinem Maserati. Sein Auto fauchte, und er sang dazu: «Ich schleife die Mitarbeiter und drehe geschwind und hänge mein Mäntelchen nach dem Wind.»

Hans blieb stehen und sah ihm zu. Nach kurzem Zögern sprach er ihn an: «Euch geht es wohl, weil Ihr so lustig bei Eurem Managen seid.» «Ja», antwortete der Manager, «das Management hat einen güldenen Boden. Ein rechter HSG-Absolvent ist ein Mann, der, sooft er in die Tasche greift, auch Geld darin findet. Aber wo habt Ihr die müden Augen her?» «Die hab ich vom ständigen Auf und Ab der Kurzstreckenfliegerei.» «Gibt es denn nicht genug Erholung?» «Doch, eigentlich schon, aber das iPad habe ich gegen zehn Prozent des Lohns eingetauscht, den Crewbag gegen ein paar Ferientage, Hunderte Revisionen gegen einen tieferen Freitagewert und das OM A gegen weitere Rotationsfreitage.»

«Ihr habt Euch jederzeit zu helfen gewusst», sprach der Manager. «So einen wie Euch brauche ich dringend. Tauschet Euren A320 gegen eine Triple-Seven ein, und ich verspreche, Ihr braucht zukünftig keinen Lohn, keine Ferien, keine Freitage und keine Weiber mehr.»

«So glücklich wie ich», rief Hans in die weite Welt hinaus, «gibt es keinen Menschen unter der Sonne!» Mit leichtem Herzen und frei von aller Freizeitlast sprang er nun fort und hoffte, dass der B-777-UK bald beginnen würde.

Pensionierungen

Felix Egolf



Eintritt: 13.11.1978

Pensionierung: 30.4.2014

Total Flugstunden: 23 100, davon 19 773 «heavy metal»

Karriere:

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

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

Einst mit 19 der jüngste SLS-Anwärter, bin ich zurzeit wohl der jüngste «Retiree», SCORE (Smart Concept Of REtirement) sei Dank. 34 Jahre lang durfte ich die Linienfliegerei als (Alaska-Jargon) «never damaged an airplane»-Pilot praktizieren. Dieses Privileg hat Spass gemacht, und ich danke meinen Kollegen von Cockpit und Technik herzlich für die Assistenz. Ein grosses Merci auch an die F/As (besonders natürlich an die FCGs), die das Fliegen auch kulinarisch immer so angenehm machten. Auf die freie Zeiteinteilung freue ich mich: Events der Auto- und Radsportbranche warten, und frische Ideen sind dort geschätzt. Während der kurzen arktischen Sommer feile ich mit der C-180 künftig vermehrt an meinen «off airport skills».

Uf Wiederluege und «clear skies n'tailwinds», Felix (fegolf@gmx.ch)

Martin Wyler



Eintritt: 11.7.1983

Pensionierung: 31.5.2014

Total Flugstunden: 19 600

Karriere:

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

CMD: A320, A330/340

Der Rückblick ist mit dem Problem der Verklärung behaftet. Und so ist es umso schöner, feststellen zu dürfen, dass es trotz rosaroter Vernebelung die Menschen sind, die mir in sehr guter Erinnerung bleiben werden. Es war ein Privileg, mit so vielen tollen Kolleginnen und Kollegen zusammenzuarbeiten.

So verlasse ich unsere geschützte Werkstatt mit einem weinenden, aber auch mit einem lachenden Auge. Und eigentlich verlasse ich sie nicht ganz. Einigen von Euch werde ich wieder im Rahmen der von OC angebotenen Führungskurse begegnen. Also ...

... goodbye und bis bald, Martin

Martin Caspar



Eintritt: 31.7.1981

Pensionierung: 31.3.2014

Total Flugstunden: 19 192

Karriere:

F/O: DC-9, MD-81, DC-10, MD-11

CMD: F-100, A320/330,

Es ist Zeit, meinen Sitz im Cockpit nach fast 33 Jahren zu räumen. Etwas Wehmut ist ohne Zweifel dabei und vermutlich unvermeidbar und richtig. Aber die Vorfreude auf den neuen Lebensabschnitt fern der Fliegerei überwiegt. Für die vielen wunderbaren Momente und Begegnungen bin ich sehr dankbar, und die Erinnerungen daran werden mich zeitlebens begleiten.

Machets guet und hebet immer zämme, Martin

Pedro Albert



Eintritt: 1.9.1980

Pensionierung: 31.3.2014

Total Flugstunden: 21 500

Karriere:

F/E: DC-10

F/O: F-100, MD-11, A330/340

Jouissif et chanceux!!! Voilà les termes qui résument le mieux ma carrière ... j'ai adoré mon métier à chaque instant du début à la fin et pour couronner ma carrière nous nous sommes finalement réveillés et avons mis fin à l'échange automatique à sens unique de nos managers ... un grand merci donc à vous tous qui m'avez permis de jouir autant!!

Salutations, Pedro

Michel Javet



Eintritt: 1.4.1978

Pensionierung: 30.4.2014

Total Flugstunden: 17 400 plus 3000 Stunden im Simulator

Karriere:

F/O: DC-9, MD-81, A310

CMD: F-100, A320, A330/340

Die Fliegerei war und bleibt meine Leidenschaft. Es war eine Ehre, als Pilot für Swissair und Swiss fliegen zu dürfen - auch wenn sich die Zeiten langsam geändert haben. Ein grosses Dankeschön an alle, die es mir erlaubt haben, meinen Traum zu verwirklichen. Ich wünsche Euch viel Spass und Zufriedenheit über, aber auch unter den Wolken.

Viele Grüsse, Michel Javet (mija454@bluewin.ch)

Pierre Nussbaum



Eintritt: 1.1.1983

Pensionierung: 31.3.2014

Total Flugstunden: 18 916

Karriere:

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

CMD: MD-80, A320, A330/340

«La Vie, c'est toujours maintenant» - Eckhart Tolle

Je vous remercie de m'avoir accompagné durant cette étape de vie, étape que je vous souhaite aussi enrichissante qu'elle l'a été pour moi.

Au plaisir d'une rencontre sur un vol, Pierre

Neue AEROPERS-Website!

www.aeropers.ch



Eintritte

Eintritte seit der letzten «Rundschau»-Ausgabe

- Mathias Baly →
 - Henning Börries
 - Benjamin Dehn
 - Gregory Dinneen →
 - Luca Hadorn
 - Fabian Huber
 - Eric Inderbitzin →
 - Loïc Jecker
 - Sofia Jokl
 - Benjamin Konrath
 - Raphael Krauer
 - Ronald Leisibach
 - Kim Moser →
 - André Mühlheim
 - Martin Radinger
 - Oliver Reist
 - Gilbert Schattauer
 - Henrik Siemonsen
 - Alexander Stöckel
 - Andreas Winnefeld
 - Roman Zaugg →
- Diese Neumitglieder stellen sich in der Folge selbst vor.

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Eric Inderbitzin



Letzter Beruf: Software Developer bei HEIG-VD, Yverdon-les-Bains, und bei Swissport Losch, München.

Motivation: Faszination für die fliegende Mechanik. Teamorientierte und herausfordernde Tätigkeit im Cockpit.

Hobbys: Fotografieren, Piper-Cub-Fliegen und Wassersport.

Viele Grüsse, Eric

Gregory Dinneen



Ausbildung: Nach meiner kaufmännischen Lehre habe ich fünf Jahre als Buchhalter und Controller gearbeitet und auch für drei Semester Wirtschaft studiert.

Motivation: Spannendes und internationales Umfeld, das auch noch sehr dynamisch ist. Zusätzlich geniesst man im Reiseflug eine schöne Aussicht, während man seinen Kindheits- und Traumberuf ausüben darf.

Hobbys: Im Sommer Golf, im Winter Unihockey und am 1. August und zu Silvester die freiwillige Feuerwehr.

Mit besten Grüssen, Gregory

Kim Moser



Vor meiner Zeit bei der Swiss habe ich mein Lizentiat der Rechtswissenschaft an der Universität Zürich beendet. Ich kann mich gar nicht an eine Zeit erinnern, in der ich nicht Pilot werden wollte. Leider «zwang» mich das Grounding zu einem Studium.

Ich denke, es fing alles damit an, dass ich schon mit sechs Jahren zusammen mit meinem Vater regelmässiger «Zaungast» am Flughafen Zürich war. Mich faszinieren vor allem die Technik, der Ausblick und die so gut funktionierende und professionelle Zusammenarbeit mit immer neuen Kollegen. Ein anderer Arbeitgeber als die Swiss war nur schwer vorstellbar, da diese Airline fest mit meiner Heimat und meinem Urlaubsgefühl verbunden ist. Meine Hobbys sind neben der Fliegerei Golf und Handball.

Gruss, Kim

Mathias Baly



Nach Abschluss der Maturität in Genf habe ich zwei Jahre Wissenschaften studiert, ein Jahr gearbeitet und endlich das duale Programm (ZHAW in Winterthur mit Pilotenausbildung bei der Swiss) gemacht. Ich bin immer motiviert gewesen, Pilot zu werden, und sehe die Swiss als die optimale Wahl. Ich bin jetzt mehr als zufrieden, dass es geklappt hat. In meiner Freizeit sehe ich gerne meine Familie und Kollegen für ein Abendessen oder im Ausgang, mache Sport (Fitness, Velo, Tennis, wenn möglich), spiele Didgeridoo und Piano oder nehme mir einfach Zeit zum Ausruhen (Fernsehen und Lesen).

Viele Grüsse, Mathias

Roman Zaugg



- Ausbildung:** Polymechanikerlehre mit Berufsmatura, Pilotenausbildung bei SAT, Diplomierter Pilot HF
- Motivation:** Jeden Tag eine neue Herausforderung in einem dynamischen und professionellen Umfeld. Zusammenspiel von Umwelt, Technik und Mensch. Garantiertes Fensterplatz.
- Hobbys:** Badminton und Squash, Fahrradfahren, Surfen, Reisen und Kochen.

Herzliche Grüsse, Römu

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Der Schweizer Flugzeughersteller **Pilatus** hat sein erfolgreiches Flugzeugmodell **PC-12**, das inzwischen schon 1300 Mal verkauft werden konnte, erneut einem Modernisierungsprogramm unterzogen, um die Modelle noch attraktiver zu machen. Es kommt ein neues Kabineninterieur aus dem Hause des Partners BMW zum Einbau. Das Fahrwerk wurde komplett überarbeitet und von einem hydraulischen System zu einer rein elektrisch betriebenen Komponente umgestaltet. Die äussere Beleuchtung des Flugzeugs mit Landescheinwerfern, Positionslichtern und Navigationslichtern erfolgt neu ausschliesslich über LED-Leuchten. Pilatus hat vier neue Apps für iPads installiert, durch die Piloten und Mechaniker über das drahtlose Verbindungsnetz einen direkten Zugriff vom persönlichen Tablett-Computer auf die Systeme des Flugzeugs erhalten. Auch die Passagiere sollen von den drahtlosen Kommunikationsmöglichkeiten profitieren, weshalb im PC-12 auch ein drahtloses Unterhaltungsangebot der Firma Emteq angeboten wird.

Eine Studie der Fachhochschule St.Gallen beschäftigt sich mit der Frage, ob die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für eine direkte Flugverbindung zwischen **St.Gallen-Altenrhein** und dem **London City Airport** gegeben wären. Mit einem derartigen Zusatzangebot liesse sich die Ausnutzung der einzigen Embraer 170 der ansässigen **People's Vienna Line**, die neben den derzeit drei werktäglichen Linienflügen nach Wien von je rund einer Stunde Dauer noch über freie Kapazitäten verfügte, verbessern. Da der Flughafen St.Gallen in den kommenden fünf Jahren verschiedene Bauprojekte durchführen will, darunter eine Sanierung der Piste für zirka 15 Millionen Franken, den Bau eines neuen Hangars für 5 Millionen Franken sowie die Verwirklichung eines Parkhauses, käme ihm ein Ausbau des Flugangebots ebenfalls gelegen.

World News...

In den UdSSR entwickelte Flugzeuge wurden normalerweise für den Einsatz auf nur unzureichend befestigten Start- und Landebahnen ausgelegt. Dass auch ihre Nachfolger über vergleichbare Fähigkeiten verfügen, bewies kürzlich eine **Antonov 148**. Auf dem Flughafen von Odessa, der parallel zur Hauptbahn über eine aus-



Eine An-148 landete in Odessa auf einer Graspiste.

reichend lange **Graspiste** verfügt, absolvierte das Flugzeug der Ukraine International Airlines mehrere Starts und Landungen. Nur eine kleine Staubwolke verriet, dass sich der zweistrahlige Jet dabei auf ungewohntes Terrain vorgewagt hatte.

Airbus is on course for certification of the **A350-900** during the third quarter and is confident that the twinjet will meet its performance targets. Both Airbus and launch customer Qatar Airways expect the first aircraft to be delivered in time for service entry before year-end. Airbus will undertake detailed analysis of fuel burn and range performance with the first fully representative A350, MSN (Manufacturer Serial Number) 5, due to fly in May. This aircraft will also be used for the route-proving



An A350 test aircraft has received Qatar Airways titles.

programme to be flown in conjunction with Qatar Airways from its Doha base in the summer. MSN5 will also be equipped with the production standard electrical system incorporating nickel-cadmium batteries in place of the lithium-ion power on early aircraft. The first A350 off the line for Qatar Airways will be MSN6.

The final scheduled US passenger flight of a **McDonnell Douglas DC-9** was made by a **Delta Air Lines** Series 50 model on January 6th from Minneapolis to Atlanta. Registered N773NC, this particular aircraft has been delivered new to North Central Airlines in October 1978, joined the Republic fleet in 1979, Northwest in 1986 and finally Delta in 2008. Although the flight marked the end of a 48-year mainline career for the DC-9 in the US, approximately 74 remain in service worldwide out of 972 delivered between 1965 and 1982. Delta, which was the launch customer for the original DC-9-10, operated 305 of all versions. Although Delta returned its last DC-9-30 in 1993, the type returned to the fleet following the merger with Northwest Airlines in 2008. Another Delta Air Lines DC-9-51, N677MC delivered new to **Swissair** in 1976 as HB-ISR, operated its last revenue service in November 2012 after 36 years in service.

Passengers on a possibly imminent flight by a particular **El Al Boeing 737-800** may not realise it, but they will be on board the safest commercial aircraft in the skies. This particular aircraft, registered 4X-EKA, could be the first commercial aircraft protected by a **directional infrared countermeasure** system. The Elbit System pod was installed last year. This event will represent the first tangible fruit of a nearly 12-years effort to protect all commercial aircraft flown by Israel's three airlines: El Al, Arkia and Israir. It began after a terrorist attack in Mombasa in 2002. Two SA-7 «Strela» shoulder-fired missiles were fired at an Arkia Boeing 757-300 loaded with 261 passengers. Both missiles had narrowly missed the aircraft.

Es ist das Ende einer Ära: **Biman Bangladesh** war die letzte Fluggesellschaft, die noch eine **McDonnell Douglas DC-10** im Passagierdienst einsetzte. Das Flugzeug hätte nach Seattle überführt werden sollen, um dort im Museum of Flight ausgestellt zu werden. Allerdings änderten sich die Pläne betreffend die Zukunft der DC-10 kurzfristig. Das Museum hätte erst nach sechs Monaten Platz für die Maschine gehabt. Bis dahin wäre aber nicht nur Bimans Lizenz zum Betrieb der DC-10 ausgelaufen, auch hätte die Maschine im März einen grösseren Wartungsaufenthalt benötigt. Fakt ist aber auch, dass Biman zwischenzeitlich ein gutes Angebot für die drei Triebwerke erhalten hatte. Ihr Rumpf wurde Anfang April schliesslich zur Auktion ausgeschrieben und wird wohl, mangels Nachfrage an Flugzeugteilen im Land, von einem Schrotthändler erworben werden. Mit der Ausserdienststellung des letzten Exemplars ist die Karriere der DC-10 als Passagierflugzeug beendet. Die S2-ACR wurde im Dezember 1988 als 445. DC-10 neu am Biman Bangladesh ausgeliefert, und die letzte von insgesamt 446 gebauten DC-10 wurde am 25. Juli 1989 in Long Beach an Nigeria Airways übergeben. 69 Frachter stehen momentan weltweit noch im Einsatz. 62 davon fliegen in den Farben von Federal Express als

MD-10 (modernisiert mit Zwei-Mann-Cockpit), vier in Kanada für die Kelowna Cargo und drei in Südamerika.

Crash News...

Den **Air Greenland-Flug** aus Kangerlussuaq erwischte es bei der Landung auf dem kleinem Flugfeld von **Ilulisat**, als den Piloten nach einem harten Aufsetzmanöver die Steuerkontrolle abhanden kam und man nach links ausscherte. Dabei verlor die 17 Jahre alte DHC-8-200 Teile des Fahrwerks. Unmittelbar neben der Piste fällt das raue Gelände steil ab. Die Dash 8 fiel kopfüber in diese 15 Meter tiefe Senke und blieb schwer beschädigt liegen. Vier der 15 Insassen wurden dabei verletzt. Die Dash 8 war nicht mehr zu retten. Zum Unfallzeitpunkt herrschten Seitenwinde mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 70 Stundenkilometern.



The Air Greenland DHC-8-200 after a crosswind landing (gusts 40 knots).

A once-in-a-century **hailstorm** took a heavy toll on the availability of airpower to support troops on the ground in **Afghanistan**. Details of the incident last year have only recently begun to come to light now that coalition air forces are starting to return to service aircraft seriously impaired in the storm, which occurred at Kandahar airfield. Golf-ball-sized hailstones peppered the airfield and the hundreds of aircraft based there, causing hundreds of millions of dollars of damage. Conceivably, a large number of helicopters and fixed-wing aircraft will have to be written off. Royal Air Force engineers inspecting aircraft in the aftermath of the storm discovered that five Lockheed C-130J Hercules aircraft had suffered «unprecedented damage». The hail had severely impacted wings, empennages, windows and fuselages. Initial checks showed that more than 850 aircraft panels had been compromised, rendering approximately one-fifth of the RAF's fleet of 24 Hercules unavailable for flight operations. A pair of recently retired older C-130Ks was cannibalized for ailerons. But replacing ailerons and elevators is no easy task when there are no hangar facilities available. Four of the five aircraft had returned to the UK where examinations revealed nearly 50 per cent more damage than noted by the initial in-country inspection. Each aircraft was found to have sustained 1600 to 2000 hits. Other RAF aircraft types that were damaged by the storm include the second of its BAe 146-200QC. It had only been in-theater one day and was about to embark on its first operational mission when the hail struck. A single storm-ravaged BAe 125 was deemed not airworthy and dismantled. The US Army revealed that 80 helicopters had been affected, but fighters such as Tornados and Lockheed F-16s are better protected under sun shelters.



One of the RAF C-130J Hercules damaged by the hail.

Short News...

Airbus verbuchte 2013 neue Aufträge über 1619 Flugzeuge, wovon 116 Stornierungen abzuziehen sind. Es bleiben 1503 Orders, die sich aus 286 A32Xceo, 876 A32Xneo, 69 A330, 42 A380 und 230 A350XWB zusammensetzen. Ausgeliefert wurden von Airbus 626 Jets gegenüber 588 im Vorjahr (493 A32X, 108 A330, 25 A380).

Boeing konnte brutto 1531 Flugzeuge verkaufen (Vorjahr 1339), was bei 176 Stornierungen netto 1355 ausmacht (Vorjahr 1203). Konkret sind es: 1046 B-737, 12 B-747, 2 B-767, 113 B-777, 182 B-787. Boeing lieferte sogar 648 Maschinen (440 B-737, 24 B-747, 21 B-767, 98 B-777, 65 B-787). Im Vorjahr waren es 601. Schon nur der Backlog dieser beiden Hersteller zusammen ist grösser als 10600 Flugzeuge.

ATR (Avions de Transport Régional) berichtete folgende Zahlen für 2013: 89 neue Verkäufe plus 106 Opti-

onen führten zu einem Total von 1328 ATR-Aufträgen seit Beginn des Programms. Ausgeliefert wurden in 2013 74 Maschinen, gegenüber 64 im Vorjahr. Bis 2016 ist nun eine Aufstockung der Jahresproduktion auf zirka 90 Maschinen geplant.

Air Asia X bestellte weitere 25 A330-300. Das macht in Summe 51 werksneue A330 plus sechs gemietete. Aktuell hat die Gesellschaft 16 A330 im Einsatz und ausserdem noch zehn A350 bestellt.

Der Auftrag über **100 Flugzeuge** der A320-Serie für einen «ungenannten Kunden» ist eine **Air-China-Order** über 60 Flugzeuge der neo- und 40 der ceo-Serie. Einige sind für ihre Tochter **Shenzhen Airlines** vorgesehen.

US Airways wandelte ihre 18 A350XWB-800 in A350XWB-900 um, von denen man jetzt 22 Stück bestellt hat. Nach und nach verwandeln sich die 800er-Bestellungen in solche für 900er, da Airbus das kurze Muster wohl überhaupt nicht mehr bauen will.

Auf der Singapore Air Show bestätigte die **Amedeo** ihren Vorvertrag über 20 Airbus **A380**. Amedeo ist seit Kurzem der neue Name der Doric Lease Corp., die bereits 22 A380 im Rahmen von «Sale und Lease back»-Verträgen von Emirates und Singapore Airlines erworben hat. Für die 20 direkt bestellten Flugzeuge gibt es derzeit noch keine Abnehmer. Sie werden einheitlich für 573 Passagiere eingerichtet, um den Sitzkilometer-Kosten-Vorteil gegenüber anderen Widebodies zu halten.

China Eastern gab in einer Börsenmitteilung bekannt, dass sie 70 Flugzeuge der A320neo-Familie zur Lieferung zwischen 2018 und 2020 bestellen will. ●

Anzeige



Standorte:
Flugplatz Sitterdorf
Flughafen Zürich-Kloten

Flugschule

www.helisitterdorf.ch

hs

helisitterdorf.ch
Flug buchen 071 422 60 00

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 10 Jahren

Am 21. Juni 2004 fand der Start des ersten bemannten, kommerziell finanzierten Weltraumfluges statt. Morgens um 6.45 Uhr hob das Trägerflugzeug White Knight mit dem Raumgleiter SpaceShipOne vom Mojave Airport in Kalifornien ab. In einer Höhe von beinahe 15 Kilometern wurde der Raumgleiter abgekoppelt. Kurz darauf zündete der Pilot Michael Melvill das eingebaute Raketentriebwerk. Im Steigflug erreichte das Flugzeug die dreifache Schallgeschwindigkeit. Melvill lenkte es in einen Parabelflug. Die maximale Höhe betrug 109 Kilometer. Die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) hatte die Grenze zum Weltraum in einer Höhe von 100 Kilometern definiert. Eigentlich hätte eine noch grössere Höhe erreicht werden sollen, aber die Raketstufe war etwas kürzer in Betrieb als vorgesehen. Deswegen konnte auch der geplante Kurs nicht eingehalten werden. Melvill war insgesamt für drei Minuten in der Schwerelosigkeit.

Das SpaceShipOne ist ein privatwirtschaftlich gebautes Raumflugzeug. Es wurde vom Unternehmen Scaled Composites entworfen. Der wissenschaftliche Wert des Unternehmens ist umstritten, zudem gibt es Fachleute, die 100 Kilometer Flughöhe immer noch als Flug in der Erdatmosphäre einstufen.



SpaceShipOne mit Trägerflugzeug.

... vor 20 Jahren

Am 30. Juni 1994 kam es zum Absturz eines Airbus 330-300 auf dem Gelände des Flughafens in Toulouse. Alle Insassen des Flugzeugs kamen ums Leben.

Im Rahmen eines Testflugs sollte eine Funktion des Autopiloten namens SRS (speed reference system) getestet werden. Dieses kontrolliert Geschwindigkeit, Anstellwinkel und einen minimalen Steiggradienten des Flugzeugs. Konkret sollte während des Tests ein Durchstart der Maschine mit plötzlichem Triebwerksausfall geflogen werden.

Unmittelbar nach dem Durchstarten erhöhten die Piloten den Anstellwinkel des Airbus auf 28° und akti-

vierten dann den Autopiloten. Gleichzeitig reduzierten sie die Leistung des linken Triebwerks und schalteten die entsprechende Hydraulikpumpe aus. Wie geplant passte der SRS Mode des Autopiloten den Anstiegswinkel des Flugzeugs der verringerten Schubkraft an. Als dieser 25° erreichte, wechselte der Autopilot aufgrund der vorselektierten Flughöhe den Modus und versuchte die vorgegebene Höhe zu halten. Diese Autopilot-Funktion allerdings war nicht für diese extremen Bedingungen ausgelegt. Der Autopilot agierte daher, ohne die verringerte Schubkraft der Maschine zu berücksichtigen. Dies führte zu einem raschen Geschwindigkeitsverlust des Flugzeugs und brachte es zusätzlich in eine Schräglage. Wegen der geringen Flughöhe hatten die Testpiloten keine Chance, das Flugzeug mit einer Geschwindigkeit von nur noch 90 Knoten aufzufangen.



A330-300 der Swiss.

... vor 30 Jahren

Die Airline Virgin Atlantic Airways wurde 1984 von Sir Richard Charles Nicholas Branson, einem britischen Unternehmer und Ballonfahrer, gegründet. Er lebt in London, auf seinem Landsitz in Oxfordshire und auf seiner 30 Hektar grossen Privatinsel Necker Island, die zu den Britischen Jungferninseln gehört. Branson, mit einem Vermögen von 4,2 Milliarden US-Dollar, ist verheiratet und hat zwei Kinder. Am 22. Juni 1984 fand der Erstflug von London-Gatwick nach Newark mit einer geleasten Boeing 747-200 mit der Registrierung G-VIRG statt.



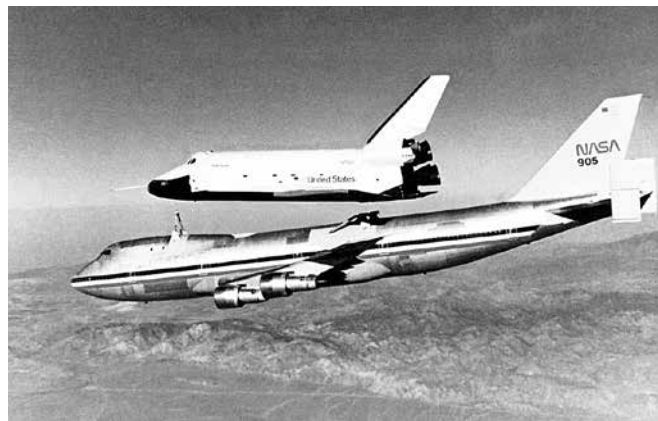
Crew der Virgin Atlantic.

Im Dezember 1999 wurden 49 Prozent von Virgin Atlantic für 600 Millionen Pfund an Singapore Airlines

verkauft. Die Fluggesellschaft hatte in ihrer Vergangenheit schon zahlreiche gerichtliche Konflikte mit British Airways. Virgin Atlantic übernahm den Union Jack, die britische Flagge, auf ihre Flugzeuge. Seitdem prangt an den Flugzeugen der Virgin Atlantic der Slogan «Britain's Flag Carrier».

Virgin Atlantic war die erste Fluggesellschaft in Europa, die eine Premium-Economy-Klasse als Produkt zwischen Business- und Economy-Klasse anbot. Im Dezember 2012 übernahm Delta Air Lines den Anteil an Virgin Atlantic von Singapore Airlines und investierte dafür 360 Millionen US-Dollar in die Gesellschaft.

... vor 40 Jahren

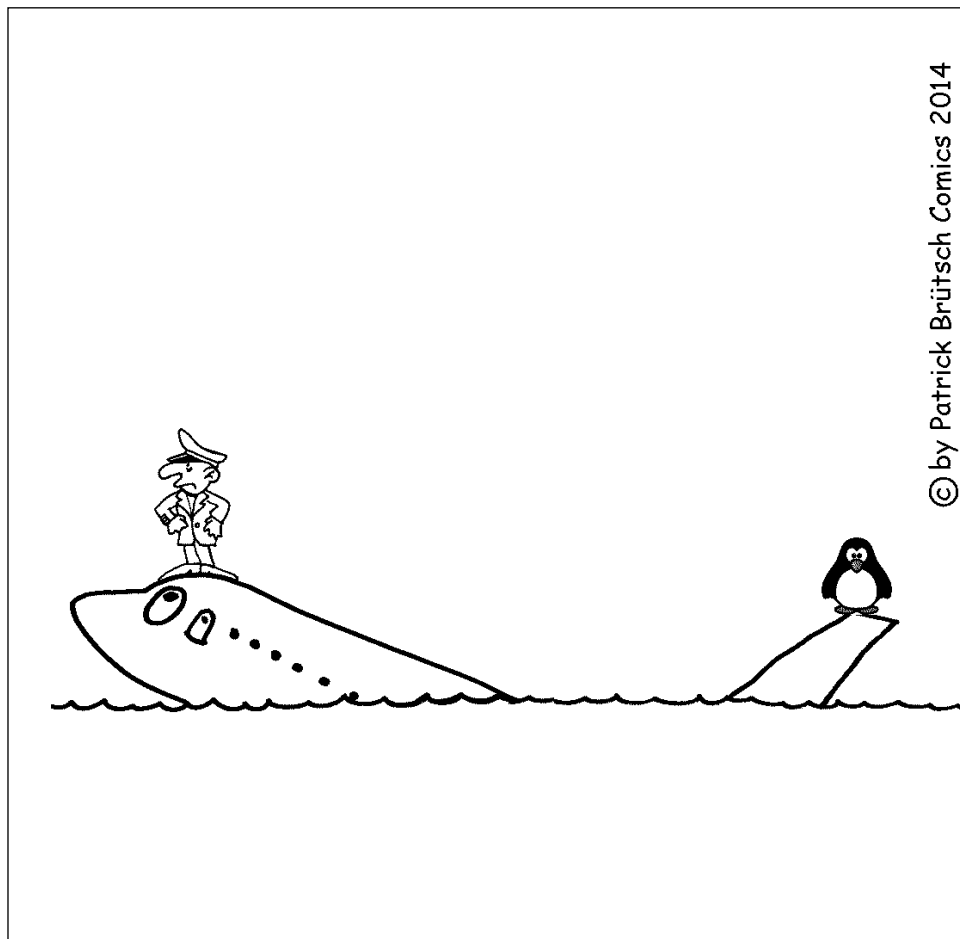


Testflug des Shuttles Enterprise.

Im Juni 1974 wurde das erste Space Shuttle der NASA gebaut und war nur für Testzwecke bestimmt. Aufgrund einer Fan-Initiative wurde das Shuttle nicht wie geplant «Constitution» benannt, sondern nach dem damals bekannten Raumschiff Enterprise. Im Gegenzug wurde die Raumschiffs-Klasse der USS Enterprise (NCC-1701) Constitution genannt. An dem Space Shuttle Enterprise wurden 1977 die aerodynamischen Eigenschaften beim Flug in der Atmosphäre erfolgreich getestet, aber auch Tests an der strukturellen Integrität durchgeführt.

Da es über keinen Hitzeschild verfügte und die im Anschluss an den Strukturtest erforderlichen Reparaturmassnahmen als zu kostspielig galten, gelangte der Prototyp der Space Shuttles nie in den Weltraum. Im Zuge der schrittweise vorangetriebenen Modernisierung der Produktionsmodelle wurde sie eigentlich nur noch für die Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt. Heute wird das Space Shuttle im Steven F. Udvar-Hazy Center des National Air and Space Museum der Smithsonian Institution ausgestellt.

... no comment



Letztin im Südpazifik ...

© by Patrick Brütsch Comics 2014

... vor 60 Jahren



Die Convair 240 HB-IRW der Swissair.

Am 19. Juni 1954 musste eine Convair CV 240/2 der Swissair (HB-IRW) wegen Treibstoffmangels im Ärmelkanal notwassern. Von den neun Personen an Bord (fünf Gäste, vier Crew) ertranken drei Passagiere, da sie nicht schwimmen konnten und keine Schwimmwesten an Bord waren. Die übrigen überlebten und wurden gerettet. Das Flugzeug hatte sich auf einem Linienflug von Genf nach London befunden. Die Schuld wurde den Piloten angelastet, die es versäumt hatten, vor dem Flug genügend Treibstoff zu tanken, und auch während des Flugs nicht bemerkten, dass der Treibstoff nicht reichen würde. Nach der Notwasserung dieser Maschine im Ärmelkanal wurden alle Flugzeuge ab Juni 1954 mit Schwimmwesten ausgestattet.

Shooter's Corner

Die nützlichen Helfer im fotografischen Alltag – Teil 2



Wie wir schon im ersten Teil gesehen haben, können kleine Dinge und Hilfsmittel beim Fotografieren einen grossen Unterschied machen. Hier möchte ich deshalb noch weitere Zubehörteile vorstellen, die sich als nützlich erweisen können.

Text: *Dominique Wirz*

Die folgenden Ratschläge richten sich eher an ambitionierte Fotografen mit Systemkameras. Bestimmt werden aber auch Kompaktkamera-Besitzer die eine oder andere nützliche Idee finden.

Blitzlichtgeräte

Das in die Kamera integrierte Blitzgerät kann zwar die Schatten eines Motivs aufhellen oder im Nahbereich als Hauptlicht dienen, aber gegenüber einem externen Blitz hat es folgende Nachteile:

- Seine Leitzahl liegt meist nur bei 12 bis 14. Darum ist er in vielen Fällen zu schwach, speziell beim Einsatz im Freien. Gehen Sie deshalb nahe ans Motiv heran.
- Es ist zu nahe beim Objektiv angebracht. Dadurch werden Sie bei einem grösseren Objektiv gerade im Weitwinkelbereich Abschattungen an der Bildunterseite feststellen, speziell, wenn Sie vergessen haben, die Sonnenblende zu entfernen. Ausserdem führt die geringe Distanz zwischen Blitz und Objektiv dazu, dass die roten Reflexionen der Netzhaut vom Objektiv «gesehen» wird.
- Es sitzt immer an der gleichen Position und ist nicht schwenk- und wenig veränderbar. So entstehen harte Reflexe und harte Schatten, die häufig unerwünscht sind.

Externe Blitze sind wesentlich vielseitiger einsetzbar, insbesondere, wenn sie auch einen zur Seite schwenkbaren Reflektor besitzen. Der Reflektor sollte ausserdem zoombar sein, sodass Sie seinen Abstrahlwinkel verändern können. Wenn Sie später mit mehreren Blitzen arbeiten wollen, sollte er sich auch als Slave-Blitz für die drahtlose Blitzautomatik eignen. Um diese Anforderungen zu erfüllen, müssen Sie sich nicht ausschliesslich beim Hersteller Ihrer Kamera umschauen. Es gibt auch Fremdhersteller, die Herstellerautomatiken unterstützen (z.B. Yongnuo, Metz, Sigma). Wer einmal den Umgang mit einem externen Blitzgerät gelernt hat, wird



Externe Aufsteckblitze erweitern die fotografischen Möglichkeiten enorm, sofern man sie einzusetzen weiss.

Nächste Fotokurse 2014

- 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.

es immer dabei haben wollen, da es den fotografischen Aktionsradius wesentlich erweitert.

Reflektoren

Eine weitere Möglichkeit, um den Lichtcharakter auf Ihrem Motiv zu beeinflussen, sind zusammenfaltbare Reflektoren, die meist auch einen Diffusor integriert haben. Sogenannte Diffusoren sind Rahmen oder zusammenfaltbare Ringe, die mit einem halb transparenten Stoff bespannt sind. Mit einem Diffusor können Sie das harte Sonnenlicht abschwächen, indem Sie ihn zwischen Sonne und Motiv positionieren. Der Preis ist allerdings ein Lichtverlust, und das Ergebnis ähnelt einer Beleuchtung, wie sie bei bedecktem Himmel vorkommt. Reflektoren dienen, wie der Name schon sagt, der Reflexion des Lichts. Meist werden Diffusoren mit Überzügen in Silber, Gold und Weiss geliefert und dienen so auch als Reflektoren. Je nach Geschmack und Motiv lassen sich so mit den Überzügen verschiedene Stimmungen erzeugen und Akzente setzen. Oft werden Sie damit harte Schatten aufhellen wollen, ohne sie aber ganz zum Verschwinden zu bringen, damit der Eindruck von Dreidimensionalität erhalten bleibt. Auf jeden Fall wirkt der Aufhelleffekt eines Reflektors natürlicher als jener des Blitzgeräts.

Pflegeset

Objektive sind optische Präzisionsgeräte – sie wollen nicht nur vorsichtig behandelt, sondern hin und wieder auch etwas gepflegt werden. Aber vermeiden Sie zu häufiges Putzen. Jede Reinigung ist ein «Angriff» auf die Glasoberfläche und die darüberliegende Vergütung. Der Zipfel des Taschentuchs oder gar T-Shirts ist für die Reinigung optischer Gläser tabu. Die Wahrscheinlichkeit, dass Sie damit kleine Schmutzpartikel über die Linsenoberfläche verteilen und diese mit einem Schmirgeleffekt einreiben, ist einfach zu gross. Kratzer auf Filter und Linsen entstehen übrigens meist bei unsorgfältiger Reinigung! Als ersten Schritt sollten Sie Schmutz vermeiden: Verwenden Sie schützende Filter und staubdichte Kamerataschen (siehe Teil 1) sowie die Objektivabdeckungen. Besonders auf der Hinterlinse fallen optische Verschmutzungen ins Gewicht!



Die Sensorreinigung lässt sich auf Reisen auch gut selber ausführen, z.B. mit Sensor-Film.

- Blasebalg und Pinsel: Verwenden Sie zu Beginn der Reinigung einen kleinen Blasebalg (z.B. günstig in der Apotheke zu haben als «Birnenpumpe»). Für grobe Schmutzteilchen nehme ich auch einen weichen Pinsel mit langen Borsten mit. Vergessen Sie nicht, Schmutzpartikel an Fassungen und Einstellringen zu entfernen, damit sie sich nicht in das Objektiv-Innere «hineinarbeiten». Borsten des Pinsels öfters an einer Tischkante ausklopfen, damit sich der Schmutz löst. Aber auf keinen Fall die Borsten berühren, damit sie fettfrei bleiben.
- Putztücher und Reinigungsflüssigkeit: Spezielle Mikrofaserstäube für Fotoobjektive (Fotohandel) kommen erst dann zum Einsatz, wenn alle losen Teilchen auf der Linse entfernt sind. Brillenputztücher haben auf Fotoobjektiven nichts verloren, denn sie sind nicht selten mit chemischen Reinigungszusätzen versehen, die allenfalls bei der Objektivvergütung reagieren. Benutzen Sie zwei Tücher: eines, mit dem Sie die Reinigungsflüssigkeit auftragen und die Verschmutzungen durch vorsichtiges Einreiben lösen; und ein zweites, mit dem Sie die Oberfläche säubern. Verwenden Sie diese Tücher ausschliesslich für die Reinigung ihrer Objektiv- und bewahren Sie sie staubgeschützt in einem Plastikbeutel auf. Notfalls können Sie statt Reinigungsflüssigkeit auch etwas Wasser verwenden oder das Objektiv anhauchen. Die Tücher können übrigens in der Waschmaschine periodisch gewaschen werden.

Staub und Sensorreinigung

Staub auf dem Objektiv macht nichts. Durch übertriebenes Reinigen kann der Filter oder die Frontlinse sogar mattiert werden, was dann hingegen etwas ausmacht. Staub auf der Mattscheibe sieht man am scharf abgebildeten Schmutz im Sucher. Wenn der Staub unscharf erscheint, befindet er sich auf dem Spiegel oder im Objektiv.

Staub auf den hintersten Linsen im Objektiv kann auf dem Bild sichtbar sein! Staub auf dem Spiegel ist egal, da er ja für das Foto hochgeklappt wird. Allerdings kann er durch die Bewegungen im dümmsten Fall auf den Sensor wandern. Und dort ist Staub am lästigsten! Was am Schluss wirklich auf dem Bild sichtbar ist, sieht man gut, indem man eine gleichmässig helle Fläche mit maximal geschlossener Blende abfotografiert! Viele Kameras besitzen zwar eine Sensorreinigung mittels Ultraschall, aber manchmal reicht auch diese nicht mehr. Jede Kamera besitzt aber eine «Wartungsfunktion» im Menü, mit der man den Spiegel hochklappen kann. Mit Druckluft wird der Staub dann aus dem Gehäuse geblasen. ACHTUNG: Spiegel und Lamellen sowie Sensor nicht berühren! (Ich verwende eine birnenförmige Pumpe, wie man sie in jeder Apotheke für Flüssigkeiten kaufen kann.) Wenn das nicht mehr hilft, kann man die Kamera zum Service bringen. Sensorreinigung ist oft gratis. Auf Reisen empfehle ich unter den vielen Allerweltsmitteln, die im Internet angepriesen werden, Sensor-Film (www.sensor-film.com). Eine unkonventionelle, aber höchst wirkungsvolle Methode. Bei wenig Staub setze ich auch mal den Visible Dust Arctic Butterfly 724 (www.visible-dust.com) ein, der mit einem statisch aufgeladenen, rotierenden Pinsel die Staubkörner effizient entfernt (Achtung: Pinsel niemals berühren, sonst muss er entsorgt werden!). Sensor-Tabs und Putzmittel sind eine weitere Möglichkeit. Allerdings finde ich es persönlich recht schwierig, dabei keine Schlieren auf dem Sensor zu hinterlassen. Die meisten solcher Putzsets sind darüber hinaus völlig übersteuert. Wichtig ist auch die Vorsorge: Objektiv immer mit Rückdeckel lagern. Zweitgehäuse

ohne Objektiv mit Gehäusedeckel verschliessen. Beim Objektivwechsel darauf achten, dass das Gehäuse nur kurze Zeit offen ist.

Und sonst noch ...

Ich habe auch ein normales Baumwolltuch in der Kameratasche, mit dem ich die Kamera und Objektiv nach Regen oder Spritzern trockne, bevor ich sie in die Tasche stecke. Für den Einsatz im Regen verwende ich einen Plastiksack, in den ich ein Loch fürs Objektiv geschnitten habe. Ein Gummi hält den Sack am Objektiv fest. Für ausgedehnte Regenexpeditionen lohnt es sich, auch ein Schirm mitzunehmen. Es gibt auch Schirmmodelle, die sich am Stativ befestigen lassen! Bei mir kommt auf jede Reise auch ein Ton-Aufnahmegerät mit (z.B. Olympus LS11 mit dem OKM-II-Kopfhörer-mikrofon von www.soundman.de). So kann ich später bei meinen Tonbild-Shows etwas mehr Atmosphäre erzeugen. Das Gerät dient auch als Tagebuch, wenn man vor lauter Fotografieren zu müde zum Schreiben ist. •



Der entfesselte Einsatz von externen Aufsteckblitzen ermöglicht es, z.B. bei Porträts jede gewünschte Stimmung zu erzeugen.

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Harry Sachs 26.1.1929 – 13.3.2014
Flight Engineer DC-10, pensioniert am 31.1.1986

Herbert Huber 11.2.1929 – 16.3.2014
Flight Engineer DC-10, pensioniert am 28.2.1987

Rüdiger Steffen 15.1.1937 – 16.3.2014
Captain DC-10, pensioniert am 30.11.1990, ehemaliges Mitglied

Willy Neuschwander 14.8.1924 – 1.4.2014
Captain DC-10, pensioniert am 31.8.1982

Klaus Tippold 14.12.1939 – 11.4.2014
Flight Engineer B-747, pensioniert am 31.12.1994

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	ATC-Piloten-Stamm
23. - 27.6.2014	AP-GV: Donnerstag, 26.6.2014 Apéro 18 Uhr, Beginn 19 Uhr Zentrum Schluefweg, Kloten	24.6.2014	17.6.2014
20. - 25.7.2014 (inkl. Vorstandsseminar)		29.7.2014	15.7.2014
25. - 29.8.2014		26.8.2014	19.8.2014

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

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



Porsche empfiehlt **Mobil 1**

**Stellen Sie sich vor, Sie treffen Ihre Jugendliebe wieder.
Und alles ist wie früher.**

Warum nur vorstellen?

Der neue 911 Targa.

Ab dem 10.05.14 bei uns im Porsche Zentrum.

www.porsche.com/targa-open2



PORSCHE

Porsche Zentrum Winterthur

AMAG First AG
Steigstrasse 3
8406 Winterthur
Tel. 052 208 33 33
Fax 052 208 33 99
kontakt@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 gelesen, bin Mitglied von Aeropers/SwissALPA (Pilotenvereinigung) und schliesse den Global-Rechtsschutz ab für:

Mieter Familie CHF 173.30 statt CHF 346.50
Mieter Einzel CHF 144.90 statt CHF 289.80

Eigentümer Familie CHF 227.90 statt CHF 455.70
Eigentümer Einzel CHF 199.50 statt CHF 399.00

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

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

Name/Vorname: _____

Adresse/PLZ/Ort: _____

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

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

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

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

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex®, Global-Rechtsschutz für Mieter/Eigentümer, Ausgabe 06.2009. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der 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

«Die kommende Abstimmung ist nicht das Ende eines Prozesses, es ist der Beginn eines noch viel grösseren...», so die Worte des zurückgetretenen Präsidenten Markus Grob in der letzten Ausgabe der «Rundschau».

Die Abstimmung über den GAV14 ist vorbei und das Ergebnis bekannt. Nun arbeitet das Management mit Hochdruck an einem Prozess, dessen Ausmass an Konsequenzen erheblich sein wird. Es dürfte um die Auslagerung der B-777 zu billigeren Bedingungen und das Anheuern von Direct-Entry-Piloten gehen. Das Ganze allerdings, ohne uns einzubinden und damit eine für alle vernünftige Lösung zu finden.

Hier scheint der Graben zwischen deutscher Tarifpartnerschaft und schweizerischer Sozialpartnerschaft sichtbar zu werden. In der Schweiz sind Mitarbeiter jederzeit daran interessiert, kooperativ Lösungen zu finden, die für alle Beteiligten tragbar sein müssen. Druck durch Angst ist da eine schlechte Methode. Wir Piloten bleiben für gewöhnlich ein ganzes Arbeitsleben lang bei derselben Firma. Wir identifizieren uns überdurchschnittlich mit unserem Arbeitgeber, sind aber auch durch das Senioritätsprinzip – das ein Pfeiler für Sicherheit im Cockpit ist – langfristig an die Firma gebunden. Das dürfte auch im Sinne eines jeden Managers sein.

Aber gilt das auch für das Management? Bleiben auch die Manager noch über Jahre mit im Boot? Wahrscheinlich kaum. Meist ist es eine Frage der Zeit, bis der nächste Wechsel in der Geschäftsleitung ansteht. Die Frage ist nur, wann und was hinterlassen wird. Im Moment sieht es weniger nach einem bestellten Acker als nach gezielt geschaffener Unruhe aus. Die Verhandlungen mit den Kollegen am Boden wurden abgebrochen, die Kabine hat den neuen GAV abgelehnt, woraufhin die Swiss mit der Kündigung des aktuellen GAVs antwortete und zukünftige Mitarbeiter einseitig zu Bedingungen des abgelehnten Vertrags einstellt.

Die AEROPERS-Piloten haben ebenfalls den GAV14 abgelehnt und müssen nun damit umgehen, dass das Management die beiden Flugbetriebe nicht mehr zusammenlegen will, sondern wie zu Zeiten von Swissair und Crossair einen Keil zwischen die Pilotenkorps treibt. Das wird den Wunsch des Managements nach vereinfachten Strukturen und nachhaltiger Wettbewerbsstärke wohl kaum erfüllen. Ganz im Sinne der Schweizer Sozialpartnerschaft setzen wir auch weiterhin auf Verhandlungen, um den ganz grossen Prozess mitzugestalten.

Die unnötigerweise verursachte Unruhe seitens des Managements, die Hohmeister in einem Interview mit der Bilanz als eines seiner Führungsprinzipien beschreibt, ist ein gefährlicher Fremdkörper innerhalb unseres sicherheitssensiblen Umfelds. Wir investieren viel Zeit, Energie und Geld dafür, Ruhe ins ganze System «Cockpit» zu bringen, um damit die Sicherheit im Flugbetrieb signifikant zu steigern. Diese sollte niemals gefährdet werden!

Eins ist klar: Wenn der Kapitän in eine Richtung steuert, braucht er seine Mannschaft hinter sich, um erfolgreich sein zu können. Wie das Management die Bindung zu den Mitarbeitern aller Berufsgruppen wieder aufbauen will, wird sich zeigen. Ob es von Vorteil ist, dass der CEO bereits mit einem Fuss in der Lufthansa-Konzernzentrale steht und einen Grossteil seiner Zeit bei den Konzernteilen in Frankfurt, Wien und Brüssel verbringt, sei dahingestellt. Dabei enthält die neue zusätzliche Verantwortlichkeit Hohmeisters für IT- und Prozessmanagement im Konzern bei der aktuellen IT-Situation bei der Swiss fast eine gewisse Ironie.

Die Mitarbeiter aller Berufsgruppen würden einen 100-prozentigen Swiss-CEO mit Sicherheit zu schätzen wissen.

Kilian Kraus
Präsident a.i.

Editorial

Das Jahr 2013 war erfolgreich. Swiss-CEO Harry Hohmeister konnte stolz verkünden, dass der Turnaround geschafft sei. Auch das erste Quartal konnte die Swiss 2014 besser abschliessen als im Vorjahr. Die Swiss habe die Kosten im Griff, und es sei nun am Revenue Management, zu zeigen, was es zu leisten vermöge, so Hohmeister in einem Interview. Für das Gesamtjahr «erwartet die Geschäftsleitung ein Ergebnis, das deutlich über Vorjahresniveau liegen sollte», wie in der Swiss Staff News vom 6. Mai zu lesen war.

Das sind erstaunlich gute Nachrichten für eine europäische Netzwerk-Airline. Denn üblicherweise beklagen sich die Fluggesellschaften eher über Überkapazitäten und den sinkenden Yield. Janos Fazekas untersuchte die Frage, warum gerade in der Boom-Branche Luftverkehr die Airlines mit so knappen Margen kalkulieren müssen. Der Titel seines Berichts: «Alle verdienen Geld, ausser den Airlines».

So rosig, wie es die Finanzzahlen vermuten liessen, sieht die Lage der Swiss aber nicht aus. Die Geschäftsleitung steht mit dem gesamten Personal auf Konfrontation. Die Verhandlungen über einen GAV mit dem Bodenpersonal wurden ergebnislos abgebrochen. Die Airbus-Piloten – und kurz darauf auch die Mitglieder des Kabinenpersonals – verwarfen die neu ausgehandelten Verträge wuchtig. Das Personal weigert sich, die schlechteren Arbeitsbedingungen zu akzeptieren.

Gerade der GAV14 hätte aber sowohl für die Piloten als auch für die Swiss entscheidende Weichen richtiggestellt. Denn die Einflottung der B-777 und C-Series stellt die Swiss vor grosse personelle Herausforderungen. Die unnötigen, zusätzlichen Forderungen Hohmeisters machten die einmalige Chance, den Flugbetrieb an die zukünftigen Bedürfnisse anzupassen, aber zunichte. Mit welchen Massnahmen die Swiss nun versucht, im selbst verschuldeten Trümmerfeld weiterzukommen, beleuchtet AEROPERS-Vorstandsmitglied Tobias Mattle. Im Text mit dem vielsagenden Titel «Direct Entries – die Büchse der Pandora» geht es um den Versuch, die B-777 und C-Series mittels Direct Entry Captains in die Swiss European einzufлотten. Dass hier an den Grundpfeilern der über Jahrzehnte gewachsenen Sicherheitskultur gerüttelt wird, scheint das Management so wenig zu kümmern wie die Zukunftsperspektiven der betroffenen Mitarbeiter.

Wie unzufrieden das Swiss-Personal ist, belegen auch die ersten Resultate der Mitarbeiterbefragung vom Februar dieses Jahres. Zwar seien die Mitarbeitenden stolz darauf, bei der Swiss tätig zu sein, allerdings habe es

auch sehr kritisches Feedback gegeben. Gerade zu den Themenbereichen «Salär, Benefits und Anerkennung» waren solche Rückmeldungen laut der Mitteilung des Personalchefs Reto Schmid besonders häufig. Die Swiss entfernt sich immer mehr davon, ein «Great Place to Work» zu sein.

Die Tiefe der Beziehungskrise zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgeber lässt aufhorchen. Denn sie zieht sich mittlerweile durch den ganzen Personalkörper hindurch. Hat das Management die Führung verloren? Vertrauen die Mitarbeiter ihren Vorgesetzten überhaupt noch? Peter Tilly beschäftigt sich in einem Essay mit solchen Fragen und meint, dass diese Krise Gift für das gegenseitige Vertrauen ist. In einer kurzlebigen Zeit, in der Geschwindigkeit und Anpassungsfähigkeit das Mass aller Dinge sind, macht der Verlust von Vertrauen «nicht nur langsam, er kann eine Unternehmung lähmen beziehungsweise ganz blockieren».

2014 dürfte in finanzieller Hinsicht für die Swiss wohl wieder ein gutes Jahr werden. Ob es auch für die Mitarbeitenden der Swiss ein gutes Jahr wird, ist unter diesen Vorzeichen mehr als ungewiss.

Zur Abwechslung und Entspannung empfehle ich deshalb die vielen unterhaltsamen Beiträge in dieser Ausgabe sehr gerne.

Jürg Ledermann

Direct Entries – die Büchse der Pandora

Um die B-777 und die C Series bei der Swiss European einflotten zu können, scheint der CEO der Swiss, Harry Hohmeister, in Zukunft auf Direct Entry Captains zu setzen. Während bei Swiss International genügend qualifizierte Piloten zur Verfügung stehen, gefährdet Hohmeister die über Jahrzehnte gewachsene Sicherheitskultur und die Perspektiven der Piloten.

Text: Tobias Mattle, Vorstandsmitglied

Am WEF 2013 kündigte Hohmeister an, das für ihn sehr «fragliche Senioritätssystem» zu überprüfen. Was er damit meint, ist klar: Er möchte gerne billige Captains einstellen, um Kosten zu sparen. Dass dies auf Kosten der Sicherheit geht, ist selbsterklärend. Der Artikel «Seniorität – Fluch oder Segen» in der «Rundschau»-Ausgabe 3/13 erklärt dies deutlich: «Das Senioritätsprinzip schützt qualifizierte Piloten. Wer aus Sicherheitsgründen zusätzlichen Treibstoff an Bord nimmt und vielleicht auch aus Sicherheitsgründen einmal einen Flug nicht durchführt, muss sich nicht vor Sanktionen fürchten.» Diesen Schutz für qualifizierte Piloten will Hohmeister zugunsten einer billigen Operation aufheben.

Gelebte Sicherheit

Schon am ersten Tag der Pilotenausbildung wird bei der Swiss auf eine offene Sicherheitskultur Wert gelegt. Fehler können angesprochen werden, ohne dafür bestraft zu werden. Aus den Fehlern Einzelner sollen alle Piloten lernen können. Diese Sicherheitskultur ist nicht selbstverständlich. Bei Airlines im Nahen Osten und in Asien werden Fehler nicht geduldet, obwohl sie in jedem System vorkommen. Das führt dazu, dass niemand aus gemachten Fehlern lernen kann, da Fehler von den Piloten verschwiegen werden, um nicht bestraft zu werden. Eine lernende Kultur kann so nicht geschaffen werden.

Eine solche Kultur kann aber auch nicht innerhalb kurzer Zeit entstehen. Voraussetzung dafür ist ein grosses Vertrauen der Piloten in die Flottenführung. Wenn ich meinem Vorgesetzten nicht traue, gehe ich auch nicht zu ihm, wenn ein Fehler passiert ist. Vertrauen kann nur über eine lange Zeit aufgebaut werden, weshalb es für die Sicherheitskultur ein grosser Vorteil ist, wenn die Piloten ihre ganze Karriere bei der Swiss verbringen.

Seniorität

Beim Senioritätsprinzip gilt das Recht des Dienstälteren. Als qualifizierter Pilot muss ich deshalb keine Sorge darum haben, dass ein anderer Pilot aufgrund von wirtschaftlich vorteilhafterem Verhalten für die Firma besser belohnt wird als ich. Als Pilot kann ich mich deshalb ganz der Sicherheit widmen und Entscheide so fällen, dass sie die grösstmögliche Sicherheit garantieren.

Durch das Abschaffen des Senioritätsprinzips, wie Hohmeister es anstrebt, fällt diese Sicherheitskultur auseinander. Externe Piloten können so an der Senioritätsliste vorbei eingestellt werden. Nicht selten sind dies Piloten, die bei anderen Airlines eine zweifelhafte Sicherheitskultur kennengelernt haben und deshalb das notwendige Vertrauen nicht mitbringen. Gleichzeitig wird das bestehende Pilotenkorps unter Druck gesetzt, Entscheidungen auf wirtschaftlichen Überlegungen zu basieren, um sich gegenüber dem Arbeitgeber zu profilieren. Das fragile Sicherheitssystem, das über Jahrzehnte aufgebaut wurde, kann so innerhalb kurzer Zeit auseinanderfallen.

Perspektiven

Den jungen Nachwuchspiloten, die ihre hoffnungsvolle Karriere bei der Swiss gestartet haben, wird zudem auf lange Zeit die Beförderung auf das nächste Flugzeugmuster oder zum Captain verwehrt. Sobald Direct Entries in das System kommen, hat dies eine unmittelbare Auswirkung auf die Karriere der zukünftigen Generation. Für jedes Upgrading, das innerhalb der Firma stattfindet, entlässt ein altgedienter Pilot die Firma, ein junger First Officer wird zum Captain umgeschult und ein Flugschüler kann als First Officer in die Firma einsteigen. Diese Kette wird durch ein Direct Entry unterbrochen: Der First Officer kann sein Upgrading zum Captain nicht machen, und der Flugschüler muss länger auf seinen ersten Arbeitsplatz im Cockpit warten. Die meist jungen Direct Entry Captains haben zudem eine sehr grosse Auswirkung auf zukünftige Generationen. Ein 40-jähriger Direct Entry verhindert nicht bloss die Umschulung eines First Officers, sondern wirkt sich auf das System solange negativ aus, wie er in der Firma verweilt. Im Extremfall bis zur Pensionierung, die rund zwanzig Jahre später stattfindet. Die Motivation der jungen Nachwuchspiloten wird dadurch empfindlich getroffen und das System gestört.

Sicherheit kostet

Direct Entries sind nicht notwendig. Die Probleme für die Zukunft liegen nicht in erster Linie im knappen Pilotenbestand, sondern in der knappen

Anzahl Instruktoren und in der fehlerhaften Planung des Avro-Ersatzes durch das Management. Die Swiss hat genügend qualifizierte Piloten. Lassen wir uns Zukunftsperspektiven und unsere Sicherheitskultur nicht durch einen Trojaner in Form von Direct Entries nehmen. Die Piloten der Swiss sind gut ausgebildete, motivierte Fachkräfte. Direct Entries zerstören ein System, das gut funktioniert und für die Zukunft bereit ist. Hohmeister ist dieses System ein Dorn im Auge: er wünscht sich billige Captains. Einsparungen dürfen aber nicht auf Kosten der Sicherheit gehen. ●

Ende Artikel

Alle verdienen Geld, ausser den Airlines

Die Aviatik-Branche wächst und erzielt wieder Gewinne. Und doch sind viele Fluggesellschaften unter Druck. Die Gewinne in der Aviatik fliessen aber scheinbar nicht zu den Fluggesellschaften. Der folgende Text zeigt, warum unser Stück vom Kuchen so klein ist und warum Sparen allein nicht das Mass aller Dinge ist.

Text: Janos Fazekas

Es scheint wieder bergauf zu gehen in der globalen Wirtschaft und damit auch in der Aviatik-Industrie. Trotzdem ist der Grundtenor seit einiger Zeit derselbe: Die Aviatik steht unter Druck. Bei einem genaueren Blick offenbart sich jedoch, dass nur ein Teil dieser Industrie grosse Mühe hat, ihre Margen zu steigern. Es sind in der Tat die Fluggesellschaften, die den grössten Druck spüren. Bereits 2012 stellte «The Economist» diesen Missstand fest: «Airlines are wonderful generators of profit – for everyone except themselves.» Aber nicht nur unsere Zulieferer, Händler und Ticket-Verkäufer profitieren von unserem Geschäft, sondern auch die Hersteller unseres Hauptkostenpunkts verdienen sich eine goldene Nase. Exxon Mobile erwirtschaftete 2013 alleine mehr als die gesamte globale Airline-Industrie. Es ist also an der Zeit, sich eine Übersicht zu verschaffen über die anderen Akteure in unserem System, die mit unserem Service Geld verdienen.

Tickets zu verkaufen ist nicht umsonst

Wer mit einer Airline reisen möchte, der kommt nicht darum herum, ein Ticket zu kaufen. Doch wie und wo die Passagiere dies tun, entscheidet massgeblich mit, ob und wie viel eine spezifische Airline an diesem Ticket verdient. Der Kostendruck auf Airlines entsteht am offensichtlichsten durch Webseiten, die Preise vergleichen. Dem Kunden wird es so ermöglicht, das günstigste Ticket für seinen Flug zu finden. Der Preisdruck steigt, und die Marge der Airlines sinkt. Im Gegenzug machte zum Beispiel die Preissuchmaschine Skyscanner im Jahr 2013 bei einem Umsatz von knapp 45 Millionen Franken einen Gewinn von annähernd 15 Millionen Franken. Mit einer Marge von 33 Prozent stösst Skyscanner in Sphären vor, von denen wir nur träumen können.

Von der Preissuchmaschine wird der Kunde auf eine der vielen Buchungsmöglichkeiten umgeleitet. Also entweder auf die Homepage der Airline

selbst oder aber auf eins der Online-Reisebüros. Diese Anbieter nehmen sich selbstverständlich auch ein Stück vom Kuchen. So hat TUI letztes Jahr 22 Milliarden Franken umgesetzt und dabei 871 Millionen Franken verdient. Das Reisebüro nimmt jetzt die Buchung für den Kunden in einem der globalen Buchungssysteme oder Global Distribution Systems (GDS) vor. Auch das ist nicht umsonst. Die Airlines bezahlen dem GDS im Durchschnitt ungefähr 12 Dollar pro verkauftes Return Ticket. Davon gibt das GDS dem Reisebüro einen Teil ab, um es an sich zu binden. Jährlich bezahlen die Airlines den GDS insgesamt 7 Milliarden Dollar an Kommissionen. 2012 haben die Airlines weltweit zusammen 7,4 Milliarden Dollar Profit gemacht. Faktisch bedeutet das, dass die Fluggesellschaften doppelt so viel hätten verdienen können. Das ist einerseits erschreckend und andererseits frustrierend. Besonders in Anbetracht dessen, dass diese GDS ursprünglich von den grossen Airlines entwickelt und betrieben worden waren. Amadeus gehörte einst der Lufthansa, British Airways und Iberia. Sabre war im Besitz von American Airlines. Auch die Swissair war mit Galileo an einem solchen System beteiligt. Doch im Zuge der Liberalisierung der Luftfahrt und der Popularisierung des Internets wurden die Anteile an diesen Systemen zum grössten Teil an Investoren verkauft. Also hat man einerseits aufgehört, den Reisebüros Kommissionen zu zahlen, weil man annahm, dass sie durch das Internet obsolet würden. Andererseits hat man die GDS verkauft, weil man den Airlines verboten hatte, sich durch die Manipulation der GDS bei den Reiseberatern zuoberst auf die Liste der verfügbaren Flüge zu setzen. Das Resultat davon ist simpel: Reisebüros und GDS machen das Geschäft jetzt unter sich aus, und die Airlines bezahlen dafür. British Airways lässt zum Beispiel auch die eigene Webseite von Amadeus betreiben, dem grössten GDS. Amadeus hat 2012 einen Profit von 575 Millionen Euro gemacht, bei einem Umsatz von zirka 2,9 Milliarden Euro.

Günstiges Leasing kommt teuer zu stehen

Selbstverständlich profitieren auch die Leasing-Firmen ganz passabel vom Airline-Geschäft. Doch im Gegensatz zu den Marktteilnehmern im Ticketing-Bereich bedeutet ihr Profit teilweise eine geringere Marge für die Airlines. Je grösser die Bestellung der Leasing-Firmen bei den Flugzeugherstellern ist, desto grösser der Rabatt pro Flieger. Nun muss diese je nach Lessor recht stattliche Anzahl Flugzeuge an die Airlines vermittelt werden. Dieses Geschäft ist risikobehaftet, da das Fluggerät teuer und der Lessor daran interessiert ist, die entsprechenden Leasing-Raten zu erhalten. Mit der Ratifikation des

Cape Town Treaty von 2001 hat sich allerdings die Lage für die Leasing-Firmen verbessert. Denn in diesem Vertrag wird die Wiederinbesitznahme von Flugzeugen von zahlungsunfähigen Kunden deutlich vereinfacht. Dementsprechend können die Leasing-Firmen auch finanzschwächere Kunden akquirieren, wie zum Beispiel Neueinsteiger ins Airline-Geschäft. Diese bedienen aber nicht unbedingt eine eigene Nische, sondern generieren unter Umständen Überkapazitäten in bereits bestehenden Märkten. Damit drücken sie die Margen der bereits bestehenden Marktteilnehmer. Wenn eine solche neue Airline dann eingeht, bekommt der Lessor sein Flugzeug zurück, aber der Markt hat sich möglicherweise permanent zum Schlechteren für die übrigen Airlines verändert. Denn wenn sich einmal ein tieferes Preisniveau etabliert hat, ist der Kunde selten bereit, später wieder mehr zu bezahlen.

Geschäfte mit Monopolisten

Ein ähnliches Problem lässt sich auch bei den Flugzeugherstellern beobachten. Sie können ihr Geschäft nur zu einem Teil über die Erneuerung bestehender Flotten machen. Sie sind also einerseits an der Expansion bestehender Airlines interessiert, und andererseits möchten sie neue Airlines am Markt sehen. Zusätzlich sind sie natürlich daran interessiert, die grösseren und somit teureren Modelle zu verkaufen. Dies fördert gesamthaft die Entstehung von Überkapazitäten in der Airline-Branche. Airbus versucht momentan immer noch, ihre A350-800-Kunden davon zu überzeugen, auf die grössere 900er-Version zu wechseln. Die Kunden sollen also zusätzliche Sitze kaufen, die sie ursprünglich gar nicht wollten. Kleinere Airlines ohne eigenes Engineering oder extensive Erfahrung mit Flugzeugbeschaffungen können zudem die Versprechungen der Hersteller bezüglich der Effizienz modernerer und grösserer Flugzeuge kaum verifizieren. Dementsprechend sind sie empfänglich für zu grosse Flugzeuge und bringen sich und die anderen Marktteilnehmer in eine schwierige Lage, wenn sie versuchen, die neuen Flugzeuge zu füllen. Sowohl bei den Herstellern als auch den Leasing-Firmen kommt hinzu, dass deren Markt von einigen wenigen Unternehmen beherrscht wird. Im Widebody-Segment gibt es ausser Boeing und Airbus eigentlich niemanden. Bei den Leasing-Firmen sieht es ähnlich aus. Doch es gibt noch einen weiteren Partner im Airline-Geschäft, der wohl dem Begriff des Monopolisten am nächsten kommt: den Flughafen. Für Hub-Airlines sind die mit einem Hub-Wechsel verbundenen Kosten und Risiken enorm. Airlines sehen sich in wirtschaftlich schwierigen Zeiten gezwungen, ihre Preise zu senken,

um mehr Passagiere anlocken zu können. Flughafenbetreiber hingegen können genau das Gegenteil tun. Sie können ihre Gebühren steigern, um das kleinere Flugaufkommen zu kompensieren. In einem auf richtigem Wettbewerb basierenden Markt müsste auch der Flughafen seine Preise senken müssen. In anderen Worten: Flughafenbetreiber können einen Teil ihres Risikos auf die Airlines auslagern.

Unter dem Strich bleibt wenig

Ist also die Airline-Industrie das Opfer ihrer eigenen Value Chain? Um das beantworten zu können, ist ein kurzer Blick auf ihre Geschichte notwendig. Während sich das weltweite BIP seit 1970 verdrei- bis vervierfacht hat, hat sich der Ertrag pro Sitzkilometer verzehnfacht. In derselben Zeit hat sich der Preis für die Passagiere mehr als halbiert. Daraus lässt sich schliessen, dass die Effizienz in der Operation deutlich zugenommen hat. Dies gelang einerseits mit optimierten Prozessen und andererseits durch effizienteres Fluggerät. Und hier offenbart sich das erste Problem. Wenn man den Verlauf der Stückkosten der Airlines über die letzten 40 Jahre betrachtet, sinken sie stetig. Doch die Einsparungen werden den Passagieren nahezu eins zu eins in Form niedrigerer Ticketpreise weitergegeben. Wie sich das auswirkt, lässt sich anhand des Ertrags pro Ticket ansehen. 2012 haben Airlines im Durchschnitt 228,26 Dollar pro Ticket eingenommen. Nach Abzug aller Kosten, Steuern usw. blieben davon 2,56 Dollar als Ertrag übrig. Dieses Phänomen ist allerdings deutlich auf den Wettbewerb zwischen den Airlines zurückzuführen – auch wenn dieser durch den Einfluss der Leasing-Unternehmen und Flugzeughersteller verzerrt sein mag.

Eigene Tankstelle

Auf anderen Gebieten sieht es freilich anders aus. Der grösste Kostenfaktor der Swiss ist der Treibstoff. Der Jet-Fuel-Preis hat dementsprechend einen markanten Einfluss auf die Marge. Betrachtet man nun die Aufteilung der Kostenpunkte beim Treibstoffpreis, fällt auf, dass der Löwenanteil auf das Rohöl entfällt. Auch wenn der Rohöl-Preis durch die Quasi-Kartellstruktur der Förderer verzerrt ist, lässt er sich langfristig aufgrund seiner geringen Preiselastizität kaum drücken. Das Raffinieren des Rohöls kostet 13 Prozent, und die Transport- beziehungsweise Lagerkosten machen acht bis zwölf Prozent des Gesamtpreises aus. Mit dem Kauf einer Raffinerie in den USA hat zumindest Delta Air Lines 2012 einen Schritt gewagt, um ihre Margen zu vergrössern. Nach anfänglichen Schwierigkeiten läuft sie jetzt

profitabel und hat den Fuel-Preis für Delta um 5,4 Prozent gesenkt. Delta erwartet daher für 2014 eine Ersparnis von 300 Millionen Dollar.

Risiken verteilen

Bei den Flugzeugherstellern tut sich zumindest etwas im Wettbewerb auf dem Narrowbody-Markt. Es wird in nächster Zeit einige Neueinsteiger wie Bombardier und Comac geben und der Wettbewerb sich damit hoffentlich verschärfen. Neueinsteiger wären auch für den Widebody-Markt wünschenswert. Speziell wenn man bedenkt, dass in den nächsten zwanzig Jahren weltweit ungefähr 34 000 Flugzeuge beschafft werden müssen. Ungefähr 14 000 davon alleine als Ersatz für alternde Flotten.

Bei den Triebwerkherstellern ist zu hoffen, dass sich Geschäftsmodelle wie Power-by-the-hour weiterentwickeln. Das von Rolls-Royce angebotene Modell hat noch nicht die erhofften Einsparungen gebracht. Doch die Idee, das Risiko von Geschäftseinbrüchen auch auf die Hersteller von Flugzeugen und Komponenten auszuweiten, ist definitiv weiterzuverfolgen.

Auch bei der Zusammenarbeit mit den Flughäfen sind neue Ansätze nötig. So sollte man die Gebühren anstatt pro Flugzeug pro Fluggast erheben, womit sie zumindest teilweise an den Passagier weitergereicht werden könnten.

Im Leasing-Markt hat sich glücklicherweise regulatorisch etwas getan, denn neue Marktteilnehmer sind aufgrund der hohen Einstiegskosten kaum zu erwarten. Die neuen Rechnungslegungsvorschriften machen es schwachen Airlines schwieriger, Flugzeuge zu leasen und damit Überkapazitäten auf den Markt zu bringen.

Bei den GDS ist vor allem darauf zu achten, dass die Extras, die Airlines anbieten, auch auf den Homepages der Travel Agents zu buchen sind. So können neben dem Preis auch Alleinstellungsmerkmale bei der Buchung für den Passagier eine Rolle spielen.

Alles in allem ist festzustellen, dass die Airlines einen bedeutenden Beitrag zur Weltwirtschaft beitragen. Es kann daher nicht mehr länger sein, dass die Fluggesellschaften alleine die Risiken tragen und dabei kaum Geld verdienen. Es ist an der Zeit, sich ein Stück vom Kuchen zurückzuergattern und das Risiko besser zu verteilen. Der allseits zu spürende, unternehmensinterne Spardruck erscheint im Angesicht der ständig fallenden Ticketpreise als kaum sinnvoll. Letztlich ist nur einer der günstigste - und während wir uns zerfleischen, reibt sich eine riesige Industrie im Hintergrund die Hände. ●

Zappen zwischen Hirnkanälen

Der Computer ist Spitze, wenn es darum geht, verschiedene Dinge gleichzeitig zu erledigen, also das zu tun, was wir mit «Multitasking» umschreiben. Fragt man einen Zeit-Optimierer danach, wie das menschliche Multitasking im Vergleich zum Computer abschneidet, würde er mit «gut» antworten. Psychologen und Hirnforscher sind unter Berücksichtigung der Art und Weise, wie das Gehirn Multitasking betreibt, allerdings eher skeptisch.

Text: Hans Osvalds, Captain A330

Wenn man versucht, verschiedene Handlungen gleichzeitig auszuführen, hat es das Gehirn im Vergleich zum Computer schwer. Mit moderner Software ausgestattet, kann ein Computer ganz leicht zum Beispiel ein Video konvertieren, ein Excel-Datenblatt berechnen und gleichzeitig auch noch einen Text vom Englischen ins Deutsche übersetzen. Computer sind die perfekten Multitasking-Maschinen, aber sind wir Menschen auch dazu imstande? Schnell betrachtet, würden wir die Frage mit Ja beantworten. Im Alltag betreiben wir häufig Multitasking, und auch am Arbeitsplatz sind wir immer mehr darauf angewiesen – manchmal wird diese Fähigkeit sogar vorausgesetzt.

Oft telefonieren wir, ordnen gleichzeitig die Post und schauen kurz in die E-Mails. Immer häufiger werden wir von dieser «Simultan-Kultur» überfordert, speziell im Bereich der visuellen Medien. Fernsehformate wie «CNN» und «Bloomberg» zeigen auf dem Bildschirm ihr übliches Programm, während an verschiedenen Stellen des Bildes weitere Schlagzeilen oder Nachrichten eingeblendet werden.

Intel, ein Marktführer bei der Herstellung von Computer Chips, veröffentlichte vor einigen Jahren eine Studie¹, in der 80 Prozent der Befragten angaben, heutzutage mehr Dinge gleichzeitig erledigen zu müssen als früher. 68 Prozent waren der Meinung, dass es für die Arbeitsstelle ein Vorteil sei, wenn sie verschiedene Arbeiten gleichzeitig ausführen würden. Die Mehrheit der Befragten war überzeugt, dass ihre Aufgaben so schneller erledigt seien.

In einer anderen, kürzlich erschienenen Studie² schienen Frauen eher eine Neigung für das Multitasking zu haben. 53 Prozent der Männer, im Gegensatz zu 61 Prozent der Frauen, meinten, mit Multitasking schneller zu sein, als wenn eine Aufgabe nach der anderen erledigt würde.

Grenzen des Multitaskings

Was hält die Wissenschaft von menschlichem Multitasking? Wie gut kann unser Gehirn zwei Aufgaben gleichzeitig erledigen? Was kann man überhaupt gleichzeitig tun? Wann ist der Punkt erreicht, wo die Hirnkapazität überschritten wird? Lohnt sich Multitasking in Bezug auf Time Management und aus finanzieller Sicht?

In einem Selbstversuch lässt sich leicht erkennen, welche Arbeiten wir gleichzeitig erledigen können und was für uns zu schwierig wird. Schon als Kinder machten wir den folgenden einfachen Test: Legen Sie beide Hände auf den Brustkorb. Bewegen Sie die eine Hand auf und ab und machen Sie mit der anderen eine kreisförmige Bewegung. Nach einer Weile können Sie versuchen, die Bewegungsrichtung oder das Bewegungsmuster zu ändern.

Eine andere und schwierigere Aufgabe besteht darin, die Zahlen 43 und 4 zu addieren und sie gleichzeitig zu multiplizieren. Machen Sie diese Rechnungen nun, während Sie etwas tun, von dem Sie überzeugt sind, dass Sie es ohne viel Gedankenarbeit erledigen können – wie zum Beispiel Fahrrad oder Auto fahren oder einen Pullover stricken. Zusätzlich können Sie nun eine Aufgabe erledigen, die Ihnen etwas Gedankenarbeit abfordert – wie zum Beispiel lesen oder eine Geschichte erzählen. Anhand dieser einfachen Beispiele lässt sich schnell erkennen, welchen Grad an Multitasking wir erreichen können.

Offensichtlich spielt es eine wichtige Rolle, wie stark wir kognitiv gefordert sind. Beim Autofahren können wir uns normalerweise ziemlich unangestrengt mit unserem Beifahrer unterhalten. Sobald uns eine Verkehrssituation aber speziell fordert, brechen wir das Gespräch ab. Wenn sich unser Gehirn auf zwei schwierige Dinge konzentrieren muss, fällt es uns schwer, selbst einfache Multitasking-Aufgaben gleichzeitig zu erledigen. Wenn eine Aufgabe allerdings fast automatisch ausgeführt werden kann, scheint es, dass wir eine weitere Arbeit mit gutem Resultat erledigen können.

Übung macht den Meister

Die kognitive Psychologie anerkennt, dass Faktoren wie Schwierigkeit der Aufgabe, Kenntnisstand oder Trainingseffekt eine entscheidende Rolle spielen, um die Fähigkeit des persönlichen Multitaskings zu bestimmen. Ganz einfache Aufgaben belasten die kognitive Fähigkeit des Gehirns nur wenig. Eine etwas schwierigere Arbeit kann gleichzeitig dazu und ohne nennenswerte Probleme erledigt werden. Alltäglichen, simultanen Tätigkeiten begegnen wir häufig: Essen (einfach) und gleichzeitig mit jemandem telefonieren (schwierig) oder das Auto waschen (einfach) und daneben mit jemandem

sprechen (schwierig). Konsequenterweise belasten zwei schwierige Aufgaben unser Gehirn mehr und erschweren es, wenn sie gleichzeitig erledigt werden.

Ein wichtiger Faktor, der unsere Multitasking-Fähigkeit erhöht, ist das Üben von Aufgaben. Damit werden wir im Erledigen von verschiedenen parallelen Aufgaben bis zu einem gewissen Grad besser. Ein gutes Beispiel ist wiederum das Autofahren. Ein geübter Lenker hat keine Mühe, sich mit dem Fahrgast zu unterhalten. Ein Junglenker, der gerade eben den Führerausweis erhalten hat, muss sich mehr auf das Fahren konzentrieren. Er ist bei der kognitiv anspruchsvollen Aufgabe, sich mit dem Beifahrer zu unterhalten, deutlich langsamer.

Wer hat das Sprichwort «Übung macht den Meister» nicht auch schon gehört? Übung vermittelt uns Routine. Sie ermöglicht es dem Gehirn, einfacher und schneller auf Situationen zu reagieren, die wir schon kennen oder schon einmal erlebt haben. In einem Experiment³ zeigten die drei Psychologen Elizabeth Spelke, William Hirst und Ulric Neisser, dass auch die Übungsmethode einen Einfluss hat. Die Teilnehmer des Experiments mussten einen anspruchsvollen Text lesen. Gleichzeitig diktierte der Leiter des Experiments verschiedene Wörter, die die Teilnehmer aufschreiben mussten. Zu Beginn schien es eine sehr schwierige Aufgabe zu sein, denn die Teilnehmer lasen den Text viel langsamer als andere, ungestörte Leser. Nach einigen Wochen Training wurde die Lesegeschwindigkeit schneller, und nach sechs Wochen waren diejenigen, die nebenher noch Wörter aufschreiben mussten, wieder gleich schnelle Leser wie diejenigen der Kontrollgruppe. Die Teilnehmer erklärten am Ende des Versuchs, dass sie sich zuletzt gar nicht mehr richtig bewusst waren, was sie aufgeschrieben hatten. Das Zuhören und Notieren der diktierten Wörter geschah nahezu unbewusst und automatisch, ohne dass das konzentrierte Lesen gestört worden wäre.

Drei-Sekunden-Fenster

Es gibt verschiedene Typen gleichzeitiger Beanspruchung, die uns als einfach erscheinen und uns nicht sonderlich anstrengen. Das geschieht meistens dann, wenn eine der beiden Aufgaben mehr oder weniger automatisch erledigt werden kann oder wenn es eine sehr einfache Aufgabe ist. Solche Prozesse werden dadurch charakterisiert, dass sie schnell erledigt werden können und unsere kognitive Leistungsfähigkeit nicht stark beanspruchen. Somit können wir uns auf etwas konzentrieren, während wir etwas anderes im Hintergrund mit weniger Aufmerksamkeit mitverfolgen können.

Wenn zwei Aufgaben eine gleich hohe Aufmerksamkeit erfordern, sieht die Lage ganz anders aus. Die Frage lautet nun, ob wir zwei anspruchsvolle Dinge gleichzeitig erledigen und uns auf beide gleichermaßen konzentrieren können. Die Mehrheit der Forscher auf dem Gebiet der modernen Hirnwissenschaften sagen dazu klar Nein. Unser Gehirn ist nicht dazu in der Lage, ein Multitasking im wahrsten Sinn des Wortes auszuführen oder gleichzeitig verschiedene Gedanken zu verfolgen. Es kann nur eine einzige Sache im Zentrum der Aufmerksamkeit und unseres bewussten Denkens sein. Der Grund dafür liegt in der Tatsache, dass unsere Wahrnehmung der Gegenwart und die Bemühung des Gehirns, Informationen zu verarbeiten, in sogenannten Drei-Sekunden-Fenstern ablaufen.

Informationen können nur zeitlich gestaffelt in Intervallen von drei Sekunden Dauer aufgenommen und interpretiert werden. Ist ein Informationspaket verarbeitet, wird ein neues aufgenommen und interpretiert. Ereignisse, die länger als drei Sekunden dauern, werden in mehreren Teil-Intervallen zu einem Ganzen zusammengebunden. Diese Interpretationsintervalle wurden während der Evolution des Gehirns gebildet, auch als Anpassung der Menschen an die vorherrschenden Verhältnisse. Dank dieser Umstände sind Menschen dazu in der Lage, regelmässig neu zu beurteilen, was sich innerhalb dieses Zeitintervalls in der persönlichen Umgebung verändert hat. Allerdings kann ein Intervall nicht kürzer als drei Sekunden dauern, und während dieser Zeit ist es nur möglich, einen einzigen Gedanken bewusst zu verfolgen. Daher ist es aufgrund der physiologischen Struktur des Gehirns nicht möglich, gleichzeitig verschiedene Aufgaben zu erledigen, die eine hohe Konzentration erfordern.

Allerdings ist es möglich, mehrere Drei-Sekunden-Fenster gleichzeitig «offen» zu haben. Bei dieser «Mehr-Fenster-Technik» können wir vom einen Fenster zum anderen wechseln und so eine Art Multitasking simulieren. Das heisst, dass man sich drei Sekunden auf einen Film, drei Sekunden auf ein Buch und drei Sekunden auf den Computer konzentrieren kann. So kann man wie beim Zappen durch Fernsehkanäle unterschiedliche Aufgaben in verschiedenen Sequenzen in mehreren Drei-Sekunden-Fenstern erledigen.

Ineffizient und gefährlich

Der Effekt dieser simultan geöffneten Beobachtungsfenster ist ein Zustand schizophrenen Denkens, bei dem keine der Aufgaben kontrolliert ausgeführt oder angemessen an die Realität angepasst werden. Das Resultat ist, dass die Aufgaben vom Gehirn nicht richtig wahrgenommen werden, was wiederum

dazu führt, dass der Informationsfluss und die resultierenden Handlungen nicht sauber durchgeführt wird. Unser Gehirn ist in diesem Zusammenhang sehr konservativ und versucht, sich gegen solche Simultanbelastungen zu schützen.

Die praktischen Konsequenzen sind alles andere als positiv. Viele Studien haben belegt, dass das oben beschriebene «Kanal-Zappen» im Gehirn direkte gesundheitliche, negative Folgen haben kann. Viele Mitarbeiter klagen am Arbeitsplatz über Konzentrationsmangel und erhöhten Stress. Die Stresshormone Cortisol und Adrenalin vermindern die Konzentrationsfähigkeit des Gehirns erheblich. Viele Forscher sind der Meinung, dass dieser Effekt dafür verantwortlich ist, dass sich viele Menschen am Arbeitsplatz überfordert – wie mit einem Brett vor dem Kopf – fühlen. Andere meinen, dass die Ausschüttung dieser Hormone zu einer verminderten Aufmerksamkeit führt, und wiederum andere glauben sogar, dass sie den IQ senken.

Menschliches Multitasking ist also sehr ineffizient, sogar bei Aufgaben, die eigentlich keine hohe Aufmerksamkeit benötigen. Der Psychologe David E. Meyer von der University of Michigan untersuchte in einer Studie⁴ die Effektivität von Teilnehmern, die simultan mit verschiedenen Aufgaben beschäftigt waren. Er liess sie unter anderem Aufsätze schreiben und gleichzeitig ihre E-Mails lesen und beantworten. Die Resultate waren eindeutig. Die Teilnehmer, die konstant zwischen verschiedenen Aufgaben hin und her wechselten, benötigten zur Erledigung der Aufgaben einundeinhalbmal mehr Zeit als diejenigen, die in einer strukturierten Arbeitsweise eine Aufgabe nach der andern erledigt hatten. Der Grund liegt darin, dass es das Gehirn ziemlich viel Zeit kostet, um von einer Aufgabe zur nächsten zu wechseln. Diejenigen, die weniger solche Wechsel machen, sind schneller fertig.

Eine Studie von Ophir⁵, Nass und Wagner belegt, dass Studenten, die von sich behaupten, sehr effektive «multi-tasker» zu sein, im Gegenteil sehr ineffizient sind. Clifford Nass von der Stanford University meinte in einem BBC-Interview: «The shocking discovery of this research is that high multi-taskers are lousy at everything that's necessary for multi-tasking.»

Multitasking widerspricht nicht nur den Arbeitsmethoden des Gehirns, sondern es ist auch in Bezug auf ökonomische und zeitliche Aspekte nicht empfehlenswert.

Achtung, Telefon!

Multitasking, bei dem man sich konzentrieren muss, kann auch direkt gefährlich sein. Bereits 1999 beschrieben Psychologen der University of Reading

im «Journal of Psychology» ein Experiment⁶ mit Autofahrern in einem Simulator. Die Teilnehmer mussten einfache verbale Aufgaben erfüllen und gleichzeitig verschiedene mehr oder weniger anspruchsvolle Verkehrssituationen meistern. Im Vergleich zu einer Gruppe Freiwilliger, die sich voll und ganz auf das Autofahren konzentrieren konnten, stieg bei der Multitasking-Gruppe die Wahrscheinlichkeit für riskante Entscheidungen im Verkehr erheblich.

Zieht man eine Parallele zu täglichen, praktischen Beispielen, bedeutet das, dass selbst die einfachste Konversation im Auto negative Auswirkungen in Bezug auf Aufmerksamkeit und Entscheidungsfindung haben kann – speziell, wenn man mit ungewohnten Situationen konfrontiert wird.

Ganz gefährlich wird es beim Autofahren, wenn die Mobiltelefonie ins Spiel kommt. Verdeutlicht man sich die Resultate obiger Experimente, dann sind die Gesetze, die in vielen Ländern den Einsatz von Freisprechanlagen fordern, nicht sehr wirkungsvoll. Das Problem ist nicht so sehr die Tatsache, dass nicht beide Hände frei sind, um steuern zu können. Es ist vielmehr das Gespräch, das unser Gehirn belastet und unsere Fahrfähigkeit einschränkt.

Betrachtet man die verschiedenen Studien zu unserer Multitasking-Fähigkeit, dann bleibt als einzige mögliche Konsequenz ein generelles Verbot des Telefonierens während des Autofahrens.

Seriell und parallel

In der Informatik unterscheiden wir zwischen zwei verschiedenen Methoden zur Datenverarbeitung. Bei der seriellen Datenverarbeitung werden alle Daten in der Reihenfolge behandelt, in der sie eintreffen. Treffen verschiedene Informationen gleichzeitig ein, wird zunächst eine Information bestimmt, deren Auswertung als Erstes vorgenommen wird. So etwa funktioniert auch die Verarbeitung akustischer Signale in unserem Gehirn. Wenn Signale aus mehreren Quellen gleichzeitig eintreffen, wählt das Ohr ein Signal aus und leitet es zur Auswertung an das Gehirn weiter.

Bei der parallelen Datenverarbeitung werden mehrere Informationen gleichzeitig verarbeitet, zum Beispiel, wenn wir versuchen, mit jemandem zu sprechen und gleichzeitig eine Zeitung zu lesen. Der unangefochtene Meister in Sachen paralleler Datenverarbeitung ist der Computer, der eigens zum Zweck des Multitaskings konzipiert wurde. Die Rechenleistung des Computers wird vom Betriebssystem kontrolliert, das die Daten den jeweiligen Rechenzentren zur Verarbeitung zuweist. Benötigt ein Programm temporär mehr Rechenleistung, dann wird ihm die benötigte Kapazität schnellstmöglich zur Verfügung gestellt.

Auch beim Menschen arbeiten verschiedene Bereiche des kognitiven Zentrums parallel. Die Informationen unserer Augen werden zum Beispiel meistens ausgewertet, während gleichzeitig Reize anderer Sinnesorgane eintreffen. Um Entscheidungen für wichtige oder auch unbedeutende Angelegenheiten fällen zu können, werden Informationen der Sinnesorgane oder auch Prozesse im Gehirn parallel verarbeitet. Aber es hat normalerweise immer nur eine Aufgabe oder Wahrnehmung den hauptsächlichsten Anteil der Aufmerksamkeit unseres Gehirns. Der Rest läuft im Hintergrund ab oder wird im besten Fall zur späteren Verarbeitung zurückgestellt.

Multitasking im Cockpit

Im Cockpit gibt es viele Informationsquellen, die immer zur Verfügung stehen. Gerade im Fall eines Systemfehlers erhalten die Piloten eine grosse Menge simultaner Informationen. Was wäre also der beste Weg, um diese gleichzeitig eintreffenden Informationen zu verarbeiten? Wie bereits vermutet, werden die meisten Piloten, zumindest aus Sicht der physiologischen Struktur des Gehirns, nicht in der Lage sein, ein Multitasking auf hohem Niveau zu zelebrieren. Der Überraschungseffekt, der erhöhte Puls, die Stresshormone und die vielen Unbekannten der Situation beeinträchtigen die Fähigkeit, klar zu denken, die Situation zu analysieren und eine Entscheidung zu treffen – speziell, wenn mehrere Failures gleichzeitig auftreten.

Was ist also die Lösung? Wie sollten wir vorgehen, damit alle Eventualitäten berücksichtigt werden können? Offensichtlich werden wir bei einer komplizierten Ausgangslage das Ziel mit «eines nach dem anderen» besser erreichen, als wenn wir versuchen, «alles auf einmal» zu erledigen. Natürlich sollten wir uns zuerst um die wichtigen Probleme kümmern. Dafür müssen wir die Situation aber gründlich analysieren. «Power, Performance», in drei Sekunden abgehandelt, verschafft uns keinen grossen Vorteil, weil unser Gehirn ausserhalb des Drei-Sekunden-Fensters arbeitet. Eine Übersicht bekommt man nur, wenn man sich jede Aufgabe ansieht, die nötige Zeit nimmt und gedanklich abschliesst, bevor man zur nächsten geht. Nach dem Priorisieren geht es um die Arbeit mit den Checklisten. Auch hier geht es darum, eine Arbeit abzuschliessen, bevor man an die nächste denkt. So gelangt man nach einer zunächst unübersichtlichen Ausgangslage Schritt für Schritt kontrolliert zum Ende.

Es ist wichtig, zu erkennen, dass ein «schnell, aber falsch» noch niemanden glücklich gemacht hat. Und denken Sie daran, zu welcher fantastischer Leistung unser Gehirn fähig ist und wo seine Grenzen liegen. ●



Hans Osvalds wohnt mit seiner Frau im südlichen Teil Schwedens und hat zwei erwachsene Kinder. Er war bei der SAS als First Officer auf der MD-80 im Einsatz. Bei der Swissair/Swiss arbeitet er seit 1992. Er flog als F/O zunächst auf der MD-11, dann die A330 und A340. Er ist nach dem Upgrading und dem Einsatz auf der A320 nun mit der A330 wieder auf der Langstrecke unterwegs.

Osvalds studiert seit 1984 in verschiedenen Formen Psychologie. Er hat sich auf forensische Psychologie spezialisiert und untersucht die psychologischen Folgen nach Traumata. Zurzeit beschäftigt er sich mit Soldaten, die nach UN- und/oder NATO-Einsätzen in aktuellen Konfliktgebieten wieder in die Heimat zurückgekehrt sind. Im Fokus steht dabei, wie Veteranen ihr Aggressionsniveau selbst einschätzen, wo es tatsächlich liegt und wie es sich verändert.

In der Freizeit widmet er sich dem Fussballspiel, Freunden, gutem Essen und gutem Wein.

Quellen

- 1 Intel Corporation, Simultaneous operations in real life, 2009
- 2 Osvalds H, Perceived levels of multitasking in relation to gender differences. University of Kristianstad, 2013
- 3 Hirst, W., Spelke, E. S., Reaves, C. C., Caharack, G. & Neisser, U. Divided attention without alternation or automaticity. Journal of Experimental Psychology: General, 1980, 709, 98-117
- 4 David E. Meyer Executive Control of Cognitive Processes in Task Switching, Journal of Experimental Psychology; Human Perception and Performance 2001, Vol. 27, No 4. 763-797
- 5 Ophir, Nass and Wagner, "Cognitive Control of Media Multitaskers", Proceedings of the National Academy of Sciences, 2009, vol. 106, no. 37
- 6 Mark S Horswill & Frank P McKenna, The effect on interference on dynamic risk taking judgments. British Journal of Psychology, May 1999 pages 189-199

Neues Jahr – neue Vulkanasche

Ein Prototyp des «Airborne Volcanic Object Identifier and Detector», kurz AVOID, wurde erstmals erfolgreich getestet. Auch wenn es noch ein weiter Weg bis zur Serienreife des Sensors ist, sind die Anwendungsmöglichkeiten, gepaart mit Daten spezialisierter Satelliten, vielversprechend. Dieser Beitrag wurde uns von der Vereinigung Cockpit zur Verfügung gestellt.

Text: Klaus Sievers

Arbeitsgruppe Air Traffic Services, Vereinigung Cockpit

Nimmt es denn kein Ende mit der Vulkanasche? Ist zu dem Thema nicht schon längst alles gesagt? Entgegen der Aussage des Titels geht es diesmal eigentlich um alte Vulkanasche, genauer gesagt um die des Eyjafjallajökull aus dem Jahr 2010. Etwa eine Tonne dieser Asche wurde letztes Jahr zum Test eines Aschesensors benutzt, und dieser Test verlief ausserordentlich erfolgreich!

Doch fangen wir von vorne an. Die Aschewolke des Eyjafjallajökull sorgte 2010 für die zeitweise Schliessung grosser Teile des europäischen Luftraums. Diese ungewöhnlichen, ausserordentlichen Umstände führten zu einer Kooperation des Forschers Dr. Fred Prata vom Nilu (Norwegian Institute for Air Research) mit Airbus sowie der Fluggesellschaft easyJet. Das Ziel dieser Partner war es, einen sogenannten AVOID(Airborne Volcanic Object Identifier and Detector)-Aschesensor so weit zu entwickeln, dass er in Verkehrsflugzeugen eingesetzt werden kann. Diese Entwicklung ist nun bis zum Stadium eines Prototyps erfolgt, der nach den Worten des Chief Engineers von easyJet innerhalb eines Jahres in (mindestens) ein easyJet-Flugzeug eingebaut werden soll.

Aufwändige Tests

Der AVOID-Sensor basiert auf den Unterschieden im Infrarot-Spektrum verschiedener Gase und Partikel. So kann er beispielsweise Vulkanasche identifizieren und diese auch von SO₂-Aerosol-Wolken unterscheiden. Weiter vermag er – jedenfalls theoretisch –, Wolken aus Eiskristallen zu erkennen, und natürlich ist ein Einsatz bei Tag und Nacht möglich. Dabei ist aber nicht der Sensor oder die Infrarotkamera entscheidend, sondern eher die spezielle Software, welche die Erkenntnisse aus 20-jähriger Forschungsarbeit beinhaltet.

Der erste Test des neuen AVOID-Systems Ende Oktober 2013 war sehr aufwändig, da er die Koordination von vier Flugzeugen in einem grossen Testgebiet über der Biskaya erforderte. Ein A400M verteilte – im leichten Steigflug weite Kreise ziehend – eine Tonne Vulkanasche in rund 10 000 Fuss Höhe. Die erzeugte Wolke war etwa drei Kilometer lang und 200 Meter hoch. Die Aschekonzentration betrug nominell 1 mg/cbm und damit deutlich weniger als die bis zu 2 mg/cbm, die von Triebwerkherstellern als vertretbar eingestuft werden.

Diese Wolke wurde durch eine Diamond DA 42 der Fachhochschule Düsseldorf mittels Messungen in (!) der Wolke sowie Sammlung und Analyse der Asche verifiziert. Zusatzaufgabe der DA 42 war es, aus der Wolke heraus die eigenen GPS-Positionsdaten über IRIDIUM-Satelliten zu dem Airbus-Testflugzeug zu liefern.

Das A340-Werksflugzeug von Airbus trug den AVOID-Sensor in einem Versuchsbehälter seitlich am Rumpf und machte vier Anflüge in Richtung auf die Wolke. Ab zirka 60 Kilometer Entfernung wurde die Wolke vom Sensor identifiziert und angezeigt. Der Test war nicht auf die Ermittlung der maximalen Reichweite ausgelegt; dass die kleine, dünne Wolke erfasst wurde, zeigt aber, dass AVOID gute Leistungen erbringt. Der gesamte Ablauf wurde durch ein Kamera-Flugzeug und ein Filmteam begleitet.

Praktischer Nutzen und Weiterentwicklung

Operationell ist der Sensor zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht nutzbar. Airbus und die anderen Partner betonen immer wieder, dass es sich um einen Prototypen handelt. Nutzungsmöglichkeiten müssen um die systembedingten «limitations» des Sensors herum entwickelt werden, und eine Zulassung im luftfahrtrechtlichen Sinn stellte dieser Test (noch) nicht dar.

Was gab es denn dann konkret? Welches Bild wurde für die Piloten erzeugt? Es gab eine Anzeige, welche die Aschewolke «live» zeigte. Eine Auflösung der (relativen) Höhe nach war gegeben, und ebenso liessen sich die Richtung und die Ausdehnung der Wolke einschätzen. AVOID bot auch Informationen über die Menge der Asche, allerdings als «ash loading», wie es auch von Satellitenbildern bekannt ist. Es sind nicht absolute mg/cbm-Werte, sondern es ist die Aschemenge bis zum Horizont, die angezeigt wird. Eine Entfernungsinformation ermittelt das Gerät in jetziger Form nicht. Die im Bild gezeigte Distanz ist die GPS-Distanz zwischen dem A340 und der DA 42 in der Aschewolke.

Die Anzeige enthielt auch eine von der Aschedarstellung unabhängige Anzeige einer Aschewarnung, die sich sicher zur Generierung von Aschewarnungen

für EICAS beziehungsweise ECAM nutzen liesse. Die Warnung wird ausgelöst, wenn zum Beispiel mehr als zehn Prozent der Bildschirmpixel Asche anzeigen.

Meiner Meinung nach ist ein Umfliegen von Aschewolken mit Hilfe des Sensors möglich, neben der offensichtlichen Möglichkeit, umzudrehen und so den Einflug in die Wolke zu vermeiden. Die Auswahl eines «Durchflugsektors» mit vergleichsweise niedriger Konzentration ist auch denkbar. Im Projekt VADAS von Airbus Innovation Works, München, ist die Integration des AVOID-Sensors mit einem LiDAR (optische Abstandsmessung per Laser) sowie einem Aschesensor zur direkten Messung des Aschegehalts der Luft vorgesehen. Bleibt zu hoffen, dass die Entwicklung des Systems so unterstützt wird, dass es vor der nächsten Vulkan-Krise zur Einsatzreife sowie Anerkennung und Zulassung durch die Behörden (EASA, FAA, etc.) kommen kann.

Globales SO₂- und Asche-Warnsystem

AVOID kann bis zum Horizont «sehen» – was gibt es aber Neues bei Systemen, die Vulkanaktivitäten auch in weiter Entfernung erfassen können? Zum einen wäre da zu sagen, dass es den Forschern bei SACS (Support for Aviation Control Services, sacs.aeronomie.be) gelungen ist, den schon einige Jahre bestehenden Warndienst vor SO₂-Aerosol-Wolken auf Vulkanasche zu erweitern. Dies geschieht durch Nutzung der auch bisher schon verwendeten Instrumente IASI-A, IASI-B und AIRS (Infrared Atmospheric Sounding Interferometer bzw. Atmospheric Infrared Sounding) auf Satelliten in relativ niedrigen Erdumlaufbahnen. Da diese Satelliten nicht die ganze Erde im Blick haben, sondern nur das Gebiet unter ihrer Flugbahn erfassen, kann es zu zwei bis drei Stunden dauernden Lücken in der Erfassung kommen. Das ist aber auch schon so ziemlich der einzige Nachteil des Systems. Festzuhalten ist, dass dieses von der ESA unterstützte System, betrieben am Belgian Institute for Space Aeronomy, global arbeitet und die Leistungen der Volcanic Ash Advisory Center ergänzt.

Beide Systeme, also sowohl eines, das AVOID-Technologie beinhaltet, als auch das erweiterte SACS, bedeuten jedes für sich allein schon eine grosse Verbesserung der Sicherheit, weil sie die Möglichkeiten der Warnungen vor Vulkanasche erweitern. Die genauen Anwendungsmöglichkeiten werden sich vollumfänglich erst in der Zukunft zeigen – nicht zu vergessen ist ja insbesondere bei der AVOID-Technologie, dass es in der Luftfahrt auch Zulassungsverfahren gibt. Hier ist noch einiges an Arbeit zu leisten – es müssen beispielsweise erst noch die Kriterien definiert werden, nach denen eine Zulassung erfolgen könnte.

Ich durfte als Vertreter der Arbeitsgruppe ATS (Air Traffic Services) für die Vereinigung Cockpit bei der Vorstellung des Cockpit-Aschesensors dabei sein und hatte das Gefühl, ein Stück Zukunft in der Luftfahrt erblicken zu können. Ähnlich erging es mir, als die Satelliten-Asche-Alarmfunktion vorgestellt wurde. Beide Systeme werden der Luftfahrt dann den grösstmöglichen Nutzen bringen, wenn ihre speziellen Fähigkeiten dort zum Einsatz kommen, wo sie die Arbeit der VAAC (Volcanic Ash Advisory Center) ergänzen. Dies ist gerade dann der Fall, wenn Ereignisse eintreten, die nicht erwartet wurden oder sich die Rechenmodelle der Vorhersagen nicht erfüllen, sei es bei Vulkanausbrüchen oder den darauf folgenden Aschewolken. Es wäre schön, wenn die Praxis-Einführung beider Sensor-Systeme schnellstmöglich erfolgen könnte. ●

70 Jahre AEROPERS!

Wenn einer 70 wird, dann muss das gefeiert werden. Erst recht, wenn es sich um den grössten Pilotenverband der Schweiz handelt!

Im Sommer 2015 ist ein grosses Fest für Euch, Eure Partner, unsere Passivmitglieder sowie einige Ehrengäste geplant, zu dem wir Euch ganz herzlich einladen!

Wir stecken jetzt (über ein Jahr im Voraus) bereits mitten in den Vorbereitungen und können mit etwas Stolz sagen, dass sich das Eventkonzept immer weiter konkretisiert und Ihr im Sommer 2015 einen ganz besonderen Abend erwarten dürft.

First Officer Mathias Iwersen wird als verantwortlicher Eventmanager für das Gelingen dieses Anlasses sorgen und steht auch für Fragen rund ums Event zur Verfügung (mathias.iwersen@aeropers.ch).

Bis zum Event werden wir Euch regelmässig in der AEROPERS-«Rundschau» und per E-Mail auf dem Laufenden halten!

Wir freuen uns sehr auf die Feier mit Euch und auf das, was wir für Euch auf die Beine stellen werden. ●

Verabschiedung Markus Grob

Markus Grob ist Ende April von seinem Amt als AEROPERS-Präsident zurückgetreten. Mehr als fünf Jahre hat er seine Persönlichkeit und Energie in den Dienst unseres Pilotenverbands gestellt.

Text: Peter Tilly

Mitten in einem grossen Sturm formierte sich Anfang 2009 ein neuer Vorstand der AEROPERS mit dem Ziel, einen fairen und zukunftsweisenden Gesamtarbeitsvertrag mit der Swiss auszuhandeln. Die Ausgangslage war nicht die beste. Neben dem AEROPERS-Präsidenten traten auch andere Mitglieder des Vorstands zurück. Sich in dieser Zeit für eine so aufreibende Position zu melden und viel Zeit auf Kosten der Familie und Freizeit in das Wohl des Berufsverbands zu investieren, brauchte eine gehörige Portion Schneid. Markus ist keiner, der sich vor Verantwortung drückt. Er scheut weder die Konfrontation noch die Arbeit. So erstaunt es nicht, dass sich Markus in diesem schwierigen AEROPERS-Jahr für den Vorstand meldete und mit einem sehr guten Ergebnis gewählt wurde.

Ein Mann für das Ganze

In einem ersten Interview mit der «Rundschau» machte er deutlich, wo seine Prioritäten stehen. «Ich habe gelernt, Aspekte nicht isoliert und einzeln zu betrachten, sondern das Ganze zu sehen. Der Weg zum Ziel ist oft viel einfacher, wenn man ein spezifisches Problem von einer anderen Seite betrachtet und einfach strukturierte Lösungen sucht.» Sicherlich hört man das auch aus vielen anderen Mündern von Führungspersönlichkeiten, doch Markus hat das nicht nur gesagt, er hat das auch gelebt.

Mitgliederbetreuung und Krisenmanagement

In den ersten drei Jahren im Vorstand leitete Markus die Ressorts Mitgliederbetreuung und Krisenmanagement. Mit der drohenden Eskalation während der GAV-Verhandlungen im Jahr 2010 stand er als Leiter dieses Ressorts im Auge des Hurrikans. Zusammen mit dem AEROPERS-Vorstand wurden Strategien im Falle einer Arbeitsniederlegung und Betreuungskonzepte für Piloten und deren Angehörige erarbeitet. Eine ausserordentliche Belastungsprobe, die im erfolgreichen Abschluss des GAV11 endete. Auch in Phasen grössten Drucks verlor Markus die Mitglieder nie aus den Augen. Er war an den diversen Mitgliederanlässen

omnipräsent, spannte die ganze Familie als Helfer ein und verpasste nie eine Redaktionssitzung der «Rundschau». Abgehobenheit lag ihm nicht, er suchte stets den Kontakt zur Basis.

Präsidiale Jahre

Vor fast genau zwei Jahren wurde Markus zum Präsidenten gewählt. Mit einer jungen, aber schlagkräftigen Crew übernahm er das Steuer der AEROPERS. Die Druckerschwärze des neuen GAVs war noch nicht trocken, als bereits neue Gewitterwolken den Arbeitsfrieden gefährdeten. Dieser Sturm hatte den Namen «Projekt X» und sollte Markus die folgenden Monate begleiten. Harte Verhandlungen mit der Swiss, die zwischenzeitlich wegen zu grosser Differenzen unterbrochen wurden, führten zum GAV14-Entwurf. Dieser wurde letztlich von einer grossen Mehrheit der Mitglieder verworfen.

Konsequent bis zum Schluss

Nach der Ablehnung des GAV14 trat Markus per sofort zurück. Dies war nicht eine Kurzschlusshandlung, sondern diente der Sache. Die neue Situation forderte eine sofortige Reaktion, und die neue Führungscrew sollte mit den notwendigen Freiheiten agieren können. Markus schrieb in seinem Brief zum Rücktritt: «Wir sind im Vorstand übereingekommen, dass es nicht sinnvoll ist, wenn ich diese Strategieentwicklung mitmache, und ich scheidet somit drei Monate früher als geplant aus, da ich ab Juni 2014 nicht zu einer Wiederwahl zur Verfügung stehe.»

Ein grosser Dank!

Dass etwas, das man mit Herzblut entwickelt und erarbeitet hat, mit grosser Mehrheit verworfen wird, macht selbstverständlich nachdenklich. Doch Markus geht nicht als Verlierer vom Platz – im Gegenteil. Sich des sensiblen Inhalts des GAV14 bewusst, hat Markus mit grossem Elan Informationsveranstaltungen organisiert, die Diskussionen unter den Piloten angeregt haben. Wir alle haben uns intensiver als andere Jahre mit einem GAV und dessen Entstehung auseinandergesetzt und einzelne Zusammenhänge kritischer diskutiert. Wir alle haben von Markus' Einsatz profitiert, und die AEROPERS ist dadurch stärker geworden. Eine Stärke, die wir in den nächsten Jahren brauchen werden. Markus, wir danken Dir für Dein Engagement! ●

Happy Birthday, «Rundschau»!

Seit 60 Jahren berichtet die «Rundschau» über aviatische Themen. Ein kurzer Blick in die erste Ausgabe, die mit «Januar 1954» datiert ist, bringt Überraschendes zu Tage.

Text: Peter Tilly

Nebst all den hitzigen Diskussionen über neue Gesamtarbeitsverträge und strategische Ausrichtungen ging das wichtigste Thema im Jahr 2014 fast vergessen: Die «Rundschau» feiert dieses Jahr ihr 60-jähriges Jubiläum! Nehmen wir das Jubiläum zum Anlass und wagen einen Blick in die erste Ausgabe unseres Verbandsmagazins.

Redaktor A. Muser entschuldigte sich bei der Leserschaft bereits im Einstiegssatz für die Störung. Er wolle doch nur Gutes, betonte er ein paar Zeilen später, und versprach, den Lesern zukünftig nur Rosinen zu servieren, die in den ganzen Drucksachen der Swissair sonst nur spärlich zu finden seien. Klingt das nicht bekannt? Waren die Probleme vor sechs Jahrzehnten gar die gleichen wie heute? Das macht neugierig auf weitere Artikel. Blättern wir weiter!

Aviatische Probleme bleiben gleich

Die antike Nummer der «Rundschau» muss vorsichtig behandelt werden. Die Schnapskopien vergilben langsam, und das Papier riecht nach Zigarren, die 1954 im Cockpit noch geraucht werden durften. Die Publikation des Pilotenverbands der Swissair positionierte sich bereits in der ersten Nummer klar. Fachartikel und Analysen von Flugunfällen in aller Welt füllten ganze zehn Seiten in der Startausgabe. Fakten wurden präsentiert und Unwichtiges wurde weggelassen. Man wollte die Pilotenschaft nicht noch zusätzlich mit Lesestoff belasten, der – Zitat A. Muser – «für Piloten zeitlich und finanziell kaum zu bewältigen war». Hauptthemen waren Instrumentenanflüge im Allgemeinen und die neue Technologie des ILS-Anflugs im Speziellen.

Piloten verlernen das Fliegen

Für den Durchschnittspiloten klang der Titel des Artikels auf Seite zwei fast utopisch. «ILS-Anflug mit Autopilot» lautet die Überschrift des Artikels von Gastautor Captain R.B.Gorrill. Die «Approach Coupler»-Anflüge waren Anfang der 50er Jahre derart neu, dass der Projektpilot des Boeing-47-

Düsenbombers (sic!) höchstpersönlich zur Schreibmaschine griff. Captain Gorrill war es vergönnt, als einer der Ersten den damals revolutionären Autopiloten in der B-47 auszuprobieren. Er schilderte nüchtern, wo die Probleme und Herausforderungen lagen, und zögerte nicht, auch mögliche negative Folgen der automatischen Anflüge aufzuführen. «Die Möglichkeit, dass die Einführung einer solchen Einrichtung die manuellen Fertigkeiten der Piloten ungünstig beeinflussen könnte, darf nicht übersehen werden», schrieb der Verfasser in der «Aviation Week» vom 11. Mai 1953. Ein Satz, den Piloten auch im 21. Jahrhundert immer wieder zu hören bekommen ...

Grossmütter und Copiloten

Mit dem «task sharing at the minimum» setzt sich der zweite Artikel auseinander. Auch dies ein Fachbeitrag aus kompetenter Feder. Im «Pilot's Safety Exchange Bulletin» der Flight Safety Foundation schilderte ein Captain seine Erfahrungen mit der Arbeitsaufteilung bei Instrumentenanflügen mit Sichtweiten nahe am Minimum. Den Übergang vom Instrumenten- in den Sichtflug nannte der Autor «die kritischen 15 Sekunden» und beschrieb auf einer ganzen Seite, was aus seiner Sicht die sicherste und zuverlässigste Arbeitsaufteilung sei. «Derjenige, der den Anflug macht, soll nicht selbst auch noch die Landung machen!», schrieb der unbekanntere Verfasser mit Ausrufezeichen und dick unterstrichen. «Dieses System hat allerdings einen Haken», mahnte der erfahrene Pilot am Ende des Artikels, «es ist unbrauchbar für <Grossmütter>, die ihrem Copiloten nichts zutrauen!» Ob die Abschaffung des «monitored approaches» im Jahre 2013 damit zu tun hat, dass es in der Swiss immer noch zu viele Grossmütter auf dem linken Sitz gibt, sei einmal dahingestellt.

Fuel Efficiency

Auch das ist ein Thema, das schon über 60 Jahre auf der Traktandenliste der Airlines steht. Fünf Vergleiche wurden im Heft 1/1954 angestellt und dabei die Flugzeit und der Flugbenzinverbrauch zwischen New York und Shannon in Betracht gezogen. Für eine DC-6B mit 100 000 Pfund Startgewicht und einer Flughöhe von 17 000 Fuss wurde eine genaue Berechnung für 30 Knoten Gegenwind angestellt. Zwischen «constant power» und «long range cruise» ergaben sich signifikante Unterschiede. So dauerte der Flug mit «constant power» eine Stunde weniger, verbrauchte aber 880 Pfund mehr Kraftstoff. Auch wenn das Thema Kraftstoffverbrauch bereits 1954 ein Thema war, könnten die Schlussfolgerungen im Vergleich zu heute gegensätzlicher

nicht sein. «Die lange Flugzeit kommt die Firma viel teurer zu stehen als der Mehrverbrauch an Kraftstoff», schrieb der Ingenieur vor 60 Jahren und animierte die Piloten dazu, Schub zu geben. Diese Zeiten werden wohl nie mehr wiederkommen...

Civilized thinking

Zur Freude des Verfassers dieses Artikels gab es bereits vor 60 Jahren humoristische Beiträge in der «Rundschau». Wenn diese Gedankensprünge auch kürzer waren, an Aussagekraft und Witz sind sie kaum zu übertreffen. Hier eine Kostprobe aus der ersten Nummer der «Rundschau»: «Das einzige Problem, das den Copiloten beschäftigt, ist, wie in aller Welt sich der Captain in all den Jahren durchschlagen konnte, als er noch keinen Copiloten hatte», schrieb ein DC-6B Captain mit dem Kürzel «Hy».

Das «Rundschau»-Team wünscht den Leserinnen und Lesern auch für die nächsten Jahrzehnte viel Lesespass mit unserem rüstigen Magazin. ●

«Go-ahead» – Reduced Runway Separation

Die Distanz zwischen «Hotel One» und «Hotel Two» beträgt nicht bloss einige Meter, sondern kann zu einem Go-around statt einer Landefreigabe führen. Der Einblick in ein Verfahren, das es den Lotsen unter gewissen Bedingungen erlaubt, gleichzeitig zwei Flugzeuge auf derselben Piste zu haben.

Text: Gaby Plüss

Beispiel eins, im letzten Dezember im Tower ZRH, kurz nach 6 Uhr morgens: Wegen des Nebels erfolgen die Anflüge auf Piste 14. Die ersten paar «Heavies» der Swiss rollen nach der Landung allesamt mit zirka 30 Knoten Groundspeed am Rollweg «Hotel One» vorbei und verlassen die Piste 14 mehr oder minder gemütlich via Rollweg «Hotel Two». Da bei Nebel nebst der Piste auch noch die Sensitive Areas frei sein müssen, kann ich die nächste Landefreigabe mehrfach erst im letztmöglichen Moment erteilen. Das ist sowohl für mich wie vermutlich auch für die anfliegenden Besatzungen sehr unangenehm. Einen Go-around muss ich an jenem Morgen zum Glück nicht anordnen, es hätte aber auch ganz anders kommen können.

Beispiel zwei, ebenfalls selber erlebt: Trotz frühzeitig erteilter Landefreigabe inklusive erforderlicher Information über das Flugzeug, das sich momentan noch auf der Piste befindet, entscheidet sich die Besatzung einer ausländischen Maschine dafür, einen Go-around zu fliegen. Die Frage nach dem Grund für den Missed Approach wird mit «there was traffic on the runway» beantwortet. Das Verfahren «reduced separation between aircraft on the same runway» war diesen Piloten offenbar nicht geläufig.

Beispiel drei, auch das kenne ich nicht nur vom Hörensagen: An einem trüben Herbsttag arbeite ich während der abendlichen Anflugspitze im Tower. Die Kollegen im Approach übergeben mir alle drei Meilen ein Flugzeug auf der ILS. Aufgrund des Wetters und der Tageszeit kann ich nicht auf die Option Reduced Runway Separation zurückgreifen. Ich bin deshalb darauf angewiesen, dass die Piloten die Piste 14, wenn immer möglich, zügig via Rollweg «Hotel One» verlassen, denn sonst muss ich allenfalls einen Go-around anordnen. Als ein Pilot einer A320 ohne vorherige Absprache mit knapp 30 Knoten am Rollweg «Hotel One» vorbeirollt und die Piste 14 via Rollweg «Hotel Two» verlässt, erlaube ich mir, ihn darauf hinzuweisen, dass sein Verhalten für den nächsten Anflug allenfalls einen Missed Approach

zur Folge haben kann. Seine Antwort darauf lautet kurz und bündig: «Das glaube ich Ihnen nicht.»

Drei Beispiele, ein Thema - und die Aufzählung dazu ist längst nicht abschliessend. Reduced Runway Separation - oder ganz korrekt formuliert «reduced separation between aircraft on the same runway» - führt immer wieder zu Diskussionen zwischen Lotsen und Piloten. Das zeigen sowohl die Gespräche an den aktuell laufenden CRM/TRM-Kursen in Bern als auch an unserem Stammtisch. Auch in E-Mails, die ich von Piloten bekomme, wird das Thema hie und da angesprochen. Höchste Zeit also, dass ich daraus einen «Rundschau»-Beitrag mache.

Kategorien und Bedingungen

Wenn ich in unseren ATC-Manuals das Thema «reduced separation between aircraft on the same runway» nachschlage, finde ich insgesamt rund vier Seiten mit Vorgaben, die zu berücksichtigen sind. Einerseits werden die Flugzeuge für die Anwendung dieses Verfahrens in drei verschiedene Kategorien eingeteilt. Andererseits gibt es eine Auflistung von Bedingungen, die erfüllt sein müssen, damit wir auf diese Option zurückgreifen können. Bei Dunkelheit oder bei schlechtem Wetter beispielsweise dürfen wir nicht mit Reduced Runway Separation arbeiten. Details bezüglich dieser Kategorien und Bedingungen sind in einem Kasten zu finden.

Daneben beschreiben die Manuals genau, wann welche Mindestabstände zur Anwendung kommen. Da wir diesbezüglich in Zürich aber nicht sämtliche Möglichkeiten ausschöpfen, beschränke ich mich im Folgenden auf die Separationen, mit denen wir arbeiten.

Anwendung in Zürich

In Zürich kommt Reduced Runway Separation nur zur Anwendung, wenn das vordere der beiden Flugzeuge ein sogenanntes «category 3 aircraft» (also weder ein Helikopter noch ein Propellerflugzeug mit einem maximalen Abfluggewicht von weniger als sieben Tonnen) ist. Ebenso können wir nur auf den Pisten 14/32 und 16/34 mit diesem Verfahren arbeiten, denn die Piste 28/10 ist dafür schlicht zu kurz.

Je nach involvierten Flugzeugkategorien respektive deren Kombinationen beträgt der vorgeschriebene Mindestabstand zwischen 600 und 2400 Metern. In Zürich arbeiten wir aber ausnahmslos mit einem Mindestabstand von 2400 Meter. Sind sämtliche Bedingungen erfüllt, können wir auf die folgenden Varianten zurückgreifen.

Befindet sich das hintere der beiden Flugzeuge im Anflug, so darf es die Pistenschwelle frühestens dann überfliegen, wenn das voraus gelandete Flugzeug am Boden und mindestens 2400 Meter von der Pistenschwelle entfernt ist, nicht stillsteht und die Piste nicht mittels Backtrack verlässt. Handelt es sich beim vorderen der beiden Flugzeuge um eine abfliegende Maschine, so muss sich diese in der Luft befinden und die Distanz zur Pistenschwelle mindestens 2400 Meter betragen.

Wartet das hintere der beiden Flugzeuge auf die Startfreigabe, so dürfen wir diese erteilen, sobald sich das voraus gestartete Flugzeug in der Luft befindet und die Distanz zum nachfolgenden Flugzeug mindestens 2400 Meter beträgt. Handelt es sich beim vorderen der beiden Flugzeuge um eine gelandete Maschine, so steht die Option Reduced Runway Separation nicht zur Verfügung.

Damit wir auf einen Blick sehen, wann die verlangten 2400 Meter erreicht sind, nennt unser Manual folgende Referenzpunkte: für Piste 16 Rollweg «Echo Six», für Piste 34 Rollweg «Echo Three», für Piste 32 «Rollweg Golf» und für Piste 14 die Hälfte der Distanz zwischen Rollweg «Hotel One» und Rollweg «Hotel Two».

«Hotel One» oder «Hotel Two»?

Die Frage «Hotel One» oder «Hotel Two» ist bei Piloten und Lotsen gleichermaßen ein Dauerbrenner. Nicht umsonst handeln zwei der drei Beispiele am Anfang dieses Artikels von dieser Problematik. Natürlich wissen wir, dass es für die Piloten angenehmer ist, wenn sie die Piste 14 via Rollweg «Hotel Two» verlassen dürfen. Trotzdem können wir nicht in jedem Fall darauf Rücksicht nehmen.

Beim Setzen der Anflugrate unterscheiden wir nicht, ob Reduced Runway Separation angewendet werden kann oder nicht. Massgebend für uns sind das Wetter und die zu erwartende Runway Occupancy Time, anhand derer wir die Mindestabstände auf der ILS festlegen. Eine hohe Anflugrate bedingt, dass eine Piste nach der Landung zügig auf dem erstmöglichen Rollweg verlassen wird, da wir sonst allenfalls wegen belegter Piste (blocked runway) einen Go-around anordnen müssen. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang ebenfalls, dass eine Piste für uns solange als blockiert gilt, bis das gesamte Flugzeug den Runway Stop Bar überquert hat.

Wie im Kasten beschrieben, müssen diverse Bedingungen erfüllt sein, damit wir mit Reduced Runway Separation arbeiten können. Es darf bezweifelt werden, dass ein Pilot im Anflug abschätzen kann, ob all diese Bedingungen

im aktuellen Fall gegeben sind oder nicht. Selbstverständlich ist es nicht verboten, uns zu fragen, ob «Hotel Two» benutzt werden darf. Wird die Piste 14 jedoch ohne Absprache aus Komfortgründen via Rollweg «Hotel Two» verlassen, kann das für die nachfolgende Crew im schlechtesten Fall zu einem – eigentlich völlig unnötigen – Missed Approach führen.

Wenn ich mich mit Piloten über die Frage «Hotel One» oder «Hotel Two» unterhalte, landen wir meist über kurz oder lang beim Thema der Bremsen, die so geschont werden können. Meine Antwort darauf lautet jeweils, dass bei Landungen auf Piste 28 die Distanz bis zum Rollweg «Echo» um einiges kürzer sei und trotzdem praktisch jede A320 selbst mit ein wenig Rückenwind problemlos diesen Rollweg zum Verlassen der Piste benutzen könne.

Anpassungen im AIP

«Wo ist das Problem, wenn wir statt «Hotel One» «Hotel Two» nehmen? Das macht für Euch doch keinen Unterschied.» Auch mit dieser Aussage werden wir immer wieder konfrontiert. Wie bereits beschrieben, macht es für uns je nach Situation sogar den entscheidenden Unterschied.

Um die Piloten für diese Problematik zu sensibilisieren, hat Skyguide eine Informationskampagne gestartet. Einerseits wird das AIP Schweiz voraussichtlich diesen Sommer entsprechend angepasst und das Thema Minimum Runway Occupancy Time detaillierter als bisher formuliert. Zusätzlich wird ein neuer Passus aufgenommen, der die Problematik «Hotel One» bei Landungen auf Piste 14 beschreibt. Andererseits hat Skyguide ein Informationsblatt verfasst, das im Sinne eines Reminders über diverse Kanäle an die Piloten verteilt wird.

gaby.pluess@swissatca.org

«Hallo Gaby, weisst Du eigentlich, dass Du bei uns in einer Schulung zitiert wirst?» In etwa so lautete eine Frage, die mir ein befreundeter Pilot an einem der letzten Stammtische gestellt hatte. Nun, ich wusste es nicht.

Der Hintergrund dieser Aussage war der folgende: Im September des letzten Jahres hatte ich von einem Piloten eine E-Mail bekommen, der sich mit den Vorbereitungen des Refreshers für das Jahr 2014 beschäftigte. Sein Thema sei die Fuel-Planungsproblematik und wie man sich in einer Low-Fuel-Situation verhalte. Um auch unsere Seite zu berücksichtigen, wollte er von mir wissen, was es für uns bedeutet, wenn uns eine Low-Fuel-Situation gemeldet wird.

Die Tatsache, dass er meine Antwort offenbar ziemlich detailliert in seine Schulung hat einfließen lassen, freut mich natürlich sehr. Einmal mehr zeigt sich, dass beide Seiten vom Austausch profitieren. Die Diskussionen, die solche Fragen bei uns intern auslösen, sind immer wieder sehr spannend. Zudem lerne ich beim Beantworten der E-Mails jedes Mal etwas dazu. Ich freue mich jetzt schon auf die nächsten Zuschriften, mein Postfach ist noch lange nicht voll. ●

Reduced separation between aircraft on the same runway

Aircraft classification

For the purpose of reduced RWY separation, aircraft shall be classified as follows:

- Category 1 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less
- Category 2 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg but less than 7000 kg and twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of less than 7000 kg
- Category 3 aircraft: all other aircraft

Helicopters are excluded from application of this procedure.

Applicability

In respect of the aircraft categories above, reduced runway separation may be applied under the following conditions:

- reduced RWY separation minima shall only be applied during hours of daylight from one hour after the beginning of morning local civil twilight to one hour before the end of evening local civil twilight
- appropriate wake turbulence minima is applied
- visibility is at least 5 km and the ceiling not less than 1000ft
- the tailwind component does not exceed 5 knots
- suitable landmarks exist to assist air traffic controllers in assessing the distances between aircraft
- minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft
- traffic information is issued to the flight crew of the succeeding aircraft
- the braking action is not adversely affected by RWY contaminants such as ice, slush, snow, water, etc.

Reduced RWY separation minima shall not apply between a departing aircraft and a preceding landing aircraft.

Quelle: Air Traffic Management Manual Switzerland

Wer im Mittelpunkt steht, ist im Weg

Die Kriegsrhetorik ist zurück, die Kanonen werden in Stellung gebracht. Zumindest kommt der Leser zu diesem Schluss, wenn er die diversen Publikationen der letzten Wochen genau studiert hat. Doch warum dieses Säbelrasseln? Ein Erklärungsversuch eines Beteiligten, der leicht verwirrt dem Tohuwabohu zuschaut.

Text: Peter Tilly

Wer kurz vor Ostern auf die ersten 100 Tage des Jahres 2014 zurückblickt, sieht eine aviatische Welt im Rückspiegel, die sich in grossen Schritten verändert. Ob das gut oder schlecht ist, wird die Zukunft zeigen. Dass diese Veränderungen von den meisten Beteiligten als Bedrohung empfunden werden, sieht man an den Reaktionen der einzelnen Exponenten. Es wird verunglimpft, beleidigt, gedroht, Halbwahrheiten werden verbreitet, und damit wird die Basis zerstört, die für das Zusammenarbeiten so wichtig ist wie die Luft zum Leben, nämlich das Vertrauen. Das ist kein Phänomen unseres speziellen Umfelds, sondern es betrifft weite Kreise der Gesellschaft. Nicht zufällig haben Anfang April zwei grosse Publikationen die Themen «Wandel am Arbeitsplatz», «Kontrollverlust von Führungskräften» und «Lustlose Mitarbeiter» aufgegriffen.

Vertrauen macht schnell

Der «Schweizer Monat» hat diesen Themen im April sogar ein Sonderheft gewidmet. Reinhard K. Sprenger, Philosoph, Managementberater und Buchautor, schreibt in der Überschrift zu seinem Artikel: «Economy of speed – das gilt als die ökonomische Signatur dieses Jahrhunderts. Wir bekommen die Dinge aber nicht schneller bewegt, indem wir uns schneller bewegen. Und das Erhöhen der Geschwindigkeit hat nichts zu tun mit härterem oder längerem Arbeiten. Das Einzige, was wirklich schnell macht, ist Vertrauen.» Der Verlust von Vertrauen macht nicht nur langsam, er kann eine Unternehmung lähmen beziehungsweise ganz blockieren.

Weiche Faktoren

Da ist es wieder, dieses Vertrauen. Wieder so eine nicht messbare Grösse wie die Wertschätzung. Doch sind es nicht genau diese beiden weichen Faktoren, die den Unterschied zwischen innerer Kündigung und Identifikation mit dem Arbeitgeber machen? Sind es nicht genau diese beiden weichen Faktoren, die

in den Bilanzen nicht auftauchen, aber für das langfristige Überleben eines Unternehmens substanziell sind? Lassen wir «Die Zeit» diese Fragen beantworten.

In einem Artikel vom 3. April 2014 nehmen Kerstin Bund und Marcus Rohwetter eine Untersuchung der Unternehmensberatung «Gallup» zum Anlass, das Verhältnis der Deutschen zu ihrem Arbeitgeber unter die Lupe zu nehmen. Laut dieser Studie machen zwei Drittel der Arbeitnehmer in Deutschland nur noch Dienst nach Vorschrift und weitere 17 Prozent haben innerlich gekündigt. Da läuft also gehörig etwas schief am Arbeitsplatz! Schuld an der Beziehungskrise zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber – da sind sich beide Seiten einig – trägt stets der andere. Besser als gegenseitige Vorwürfe wäre allerdings gegenseitige Wertschätzung.

Wo Wertschätzung fehlt, geht Wertschöpfung verloren

Wertschätzung, ein Begriff, der so manchen Arbeitgeber und Vorgesetzten ins Schwitzen bringt. Trotzdem bleibt die Wertschätzung ein wichtiger Pfeiler in der Mitarbeiterführung. Mitarbeiter erwarten und haben es auch verdient, dass ihr Einsatz und ihre Leistung wertgeschätzt werden. Denn wo Wertschätzung fehlt, geht Wertschöpfung verloren – und das kann fatale Folgen haben. Schweigen ist auch eine Form von fehlender Wertschätzung, und das wird – so glaubt man den Exponenten der einzelnen Streitparteien in unserem Unternehmen, im Moment richtiggehend kultiviert. Als Kind der Demokratie fragt man sich berechtigterweise, warum ein demokratischer Entscheid zur Blockade führt, der entgegen allen Behauptungen kein Bauchentscheid war, sondern aus einer kritisch und intensiv geführten Diskussion hervorging.

Zukunft mitgestalten, aber auch die Gegenwart leben

«Wer die Zukunft nicht aktiv mitgestaltet, verpasst den Anschluss.» Das ist ein Satz, der mittlerweile zum Standardrepertoire jeder Fortbildung gehört. Wer sich aber nur um die Zukunft kümmert, vernachlässigt sträflich die Gegenwart. Und genau in dieser Gegenwart leben wir, verdienen unsere Brötchen, machen Umsatz, transportieren Passagiere und lösen Probleme, die Strategen beim Entwickeln des heutigen Geschäftsmodells nicht voraussehen konnten oder wollten. Es braucht gerade in einem Unternehmen, das sich täglich im wahrsten Sinne des Wortes im stürmischen Umfeld bewegt, Mitarbeiter und Führungspersonen, die mit beiden Beinen in der Gegenwart stehen und die aktuell anfallenden Probleme mit Um- und Weitsicht lösen. Dass aus diesen Reihen Widerstand erwächst, wenn zukünftige Strategien aus deren Sicht in die falsche Richtung zielen, ist selbstverständlich und aus Interesse der

Unternehmung auch wünschenswert. Mitarbeiter, die im Mittelpunkt stehen, sind zwangsläufig auch ab und zu im Weg. Diese Exponenten als dickköpfig, ewiggestrig und realitätsfremd darzustellen, dient der Sache kaum.

Die Zeichen stehen auf Sturm

Das ist so, war immer so und wird auch so bleiben. Jede Unternehmung stellt sich diesem Wettkampf, und allen Teilnehmern ist klar, dass nicht alle Sieger sein können. Trotzdem stehen wir am Start, und das mit einem Team, das seinesgleichen sucht. Wir sind gut, wir sind motiviert, wir arbeiten viel, wir gehen die «Extrameile», wir haben auch mal schlechte Tage, wir nehmen Verantwortung wahr, nutzen Grauzonen aus, optimieren, sparen, verdienen Geld und akzeptieren Einschnitte in unser Sozialleben, die manchmal die Schmerzgrenze überschreiten. Das machen wir gerne und freuen uns, wenn es auch geschätzt wird. Man nennt das Motivation, und der Lohn dafür ist Wertschätzung. Beide Komponenten sind die Saat für Vertrauen, und daraus ergibt sich der Erfolg. Offensichtlich ist diese Erfolgskette nach dem deutlichen Ja zum GAV11 unterbrochen. Wir – und damit sind alle beteiligten Parteien gemeint – tun gut daran, dieser Erfolgskette Sorge zu tragen. Die Piloten sind bereit, sind es die Führungskräfte auch? Denn Schweigen ist genauso wenig eine Alternative wie beleidigt durch die Gänge gehen. ●

Was macht eigentlich ... Jonathan Höhn?

Nach fast 25 Jahren im Cockpit von Verkehrsflugzeugen verabschiedete sich Jonathan Höhn 2012 von der aktiven Berufsfliegerei bei der Swiss und organisierte sein Leben neu. Langweilig wurde ihm dabei nicht, wie der folgende Bericht aus dem Malcantone zeigt.

Interview: Peter Tilly

Nach einer entspannenden Zugfahrt wartete ich auf dem Carparkplatz auf Jonathan, der mich nach einem Geschäftstermin am Bahnhof Lugano abholte. Ich sass auf einer Bank, beobachtete den Verkehr, der sich staubedingt langsam, aber trotzdem mit südländischem Temperament vorwärts bewegte. Plötzlich schoss ein feuerroter Cinquecento aus einer Lücke hervor, stoppte abrupt vor meinen Füßen, und ein schelmisch grinsender Lockenkopf bat mich höflich, in dem winzigen Oldtimer Platz zu nehmen.

Meine fast zwei Meter Körperlänge fanden dank dem offenen Verdeck erstaunlich gut Platz. Das Getriebe jammerte kurz auf, und der Cinquecento beschleunigte mit seinen nur 21 Pferdestärken verblüffend gut. Zur Belustigung vieler Passanten und Autofahrer suchte sich der Ferrari im Kleinstformat den Weg durch das alltägliche Verkehrschaos im südlichsten Kanton der Schweiz. Unser erstes Ziel war eine Selbstbedienungs-Waschanlage in Taverne. Eine von vier Autowaschanlagen, die Jonathan im Raum Lugano betreibt.

«Rundschau»: Wie kamst Du auf die Idee, Selbstbedienungs-Waschanlagen zu betreiben?

Jonathan Höhn: Es ist wie so oft im Leben. Die guten Gelegenheiten sucht man nicht, sie kommen auf einen zu. Ein guter Freund von mir, der seit einigen Jahren Waschanlagen betreibt, kam mit einem technischen Problem auf mich zu. Nach kurzer Analyse stand für mich fest, dass es besser und lukrativer wäre, eine neue Anlage zu entwerfen, statt die alte zu modifizieren.

«RS»: Dann stammen die Pläne dieser Anlagen aus Deiner Feder?

J.H.: Nicht nur die Pläne, ich habe die Anlagen auch selber gebaut!

«RS»: Das musst Du mir erklären!

J.H.: Nachdem feststand, dass ich die Anlagen von Grund auf neu konzipieren würde, fuhr ich durch die ganze Schweiz und klapperte die verschiedenen

Autowaschanlagen ab. Die vielen Eindrücke und zahlreichen Ideen brachte ich während eines New York Layovers auf Papier und zeichnete die ersten Pläne. Mit diesen Plänen in den Händen führen wir zu einem Metallbauer in der Region Mailand. Die Offerte war nicht nur viel zu hoch, sie war eine Frechheit! Schnell stand die Idee im Raum, die Anlage selber zu entwerfen und in Eigenregie zu bauen. Natürlich stellte sich sofort die Frage, ob wir das als Zwei-Mann-Team in nützlicher Frist auch könnten. Doch wie sollten wir das wissen, wenn wir es nicht versuchen würden? Der Startschuss für die erste Anlage erfolgte wenig später.

«RS»: War das Projekt erfolgreich?

J.H.: Sehr sogar! Wir haben mittlerweile über 100 Anlagen in der ganzen Schweiz verkauft. Vor nicht allzu langer Zeit kam eine Anfrage der SBB, ob wir eine Pilotanlage für die Zugreinigung am Standort Brig entwerfen könnten. Diese Herausforderung reizte uns ungemein, und mittlerweile läuft die Anlage zur vollsten Zufriedenheit der Bundesbahnen. Mal schauen, vielleicht ist das eine neue Gelegenheit, die da auf mich zukommt.

«RS»: Wie wurdest Du vom Waschanlagen-Hersteller zum Betreiber?

J.H.: Die eingebauten Zähler in den installierten Anlagen zeigen sehr deutlich auf, wie wichtig ein sauberes Auto ihren Besitzern ist. Da war die Rechnung schnell gemacht. Wenig später war ich Betreiber von fünf Selbstbedienungs-Waschanlagen – aktuell sind es noch deren vier.

Im kühlen Lagerraum der Waschanlage hatte Jonathan die Zutaten für das Nachtessen zwischengelagert. Doch nicht die zahlreichen Leckereien erregten meine Aufmerksamkeit, sondern ein Flugzeug, an dem offensichtlich wacker herumgeschraubt wird.

«RS»: Baust Du ein neues Flugzeug auf?

J.H.: Nein, ich modifiziere es. Neben einem neuen Motor, der neulich eingebaut wurde, modernisiere ich auch die Cockpit-Instrumente.

«RS»: Darfst Du das als nicht zertifizierter Flugzeugmechaniker?

J.H.: Selbstverständlich! Das ist einer der grossen Vorteile der «Experimentals». Wer so ein Flugzeug selber aufbaut – was übrigens unter Aufsicht des BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) geschieht –, ist automatisch berechtigt, sämtliche Wartungsarbeiten am Flugzeug

auszuführen. Es wäre ein grosser Widerspruch, wenn derjenige, der das Flugzeug von Grund auf baut, keine Reparaturen und Wartungsarbeiten durchführen dürfte.

«RS»: Um welchen Flugzeugtyp handelt es sich?

J.H.: Es ist ein «Cherry BX-2», entworfen von einem genialen Schweizer Piloten.

«RS»: Wie läuft das konkret ab? Bestellt man sich im Internet einen Bausatz, und dann geht es los?

J.H.: In der Regel schon, bei der «Cherry» aber nicht. Von diesem speziellen Typen können nur die Konstruktionspläne erworben werden. Den ganzen Rest – also vom Materialkauf bis zur Fertigung der Einzelteile – muss der Flugzeugbauer selbstständig organisieren und erledigen.

«RS»: Eine Heidenarbeit!

J.H.: In der Tat! Das ist so quasi die Königsdisziplin der Eigenbauer und braucht viel Erfahrung. Der Aufbau von Grund auf ist aber auch eine grosse Befriedigung und erlaubt Einblicke in das eigene Flugzeug, die sonst verborgen blieben.

«RS»: Wie hast Du das Know-how dafür erarbeitet?

J.H.: Ich bin sicherlich mit handwerklichem Geschick gesegnet worden. Dieses Talent, gepaart mit viel Freude und noch mehr Ausdauer, führte zum Ziel. Die «Cherry» war nicht das erste Flugzeug, das ich zusammenbaue. Weiter überwache und unterstütze ich als Baubegleiter im Auftrag der EAS (Experimental Aviation of Switzerland) die Flugzeugbauer beim Verwirklichen ihrer Träume.

«RS»: Ist das ein offizieller Auftrag oder ein Service der EAS?

J.H.: Das BAZL hat die Aufsicht über den Bau und Unterhalt von Eigenbauluftfahrzeugen an die EAS übertragen. Die Baubegleitung ist also ein offizieller Auftrag, und jeder Amateurflugzeugbauer muss diesen Dienst in Anspruch nehmen.

«RS»: Fliegst Du selber noch viel?

J.H.: Viel und gerne! Mit Freude bewege ich regelmässig einen «Experimental», der einem Freund gehört und in Locarno stationiert ist.

Mittlerweile sassen wir wieder Schulter an Schulter im Cinquecento und forderten dem kleinen Fiat-Aggregat alles ab. Stets im roten Bereich operierend, umschiffte die rote Rakete die zahlreichen Hindernisse des Tessiner Verkehrs. Verkehrsteilnehmer, Passanten und sogar Polizisten grüssten uns freundlich und freuten sich ob des seltsamen Anblicks, der die beiden fröhlichen Gestalten in diesem Mikro-Gefährt boten. Jonathan schien jeden Passanten zu kennen. Auf den Gruss des Fahrers folgte nicht selten der Gruss des Getriebes. Als der Cinquecento in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts konstruiert wurde, waren synchronisierte Gangschaltungen genauso selten wie eingebaute Sicherheitsgurte. Beides hat sich in der roten Rakete bis heute nicht geändert. Das erklärte auch, dass ich in den Kurven, die Jonathan mit Vorliebe auf zwei Rädern nahm, hilflos versuchte, mich am knapp vorhandenen Blech festzuhalten. Es wurde hügliger, ruhiger und grüner. Wir waren in Jonathans Herberge angekommen.

«RS»: Ein wunderbares Anwesen! Was war das früher?

J.H.: Es war ein Frauenkloster. In diesem über 400-jährigen Anwesen wurden einst Seidenraupen gezüchtet, und aus den Kokons wurde Seide hergestellt. Da die Seidenraupen ausschliesslich Blätter des Maulbeerbaums fressen, war das ganze Tal voll von diesen wunderschönen Bäumen. Obwohl das Klima in diesem Tal für den Maulbeerbaum ideal wäre, sieht man heute kaum noch welche. Die Seidenraupenzucht war wirtschaftlich nicht sinnvoll, und ohne Pflege gingen die Bäume leider ein. Ihren Platz haben die Reben eingenommen, und davon profitieren wir später beim Apéro.

«RS»: Wie gross ist das Anwesen?

J.H.: Insgesamt sind es 22 Zimmer.

Wir erkundeten zusammen das liebevoll renovierte und eingerichtete Haus. Jonathan hat seine Handschrift in jedem Raum hinterlassen, nicht ohne den Respekt vor den alten Gemäuern zu verlieren. Was Jonathan anpackt, das macht er in einer Perfektion, die man bei seiner gelebten Leichtigkeit nicht vermuten würde. Der Brunnen innerhalb des Wohnraums ist ebenso funktionsfähig wie die offene Feuerstelle, über der regelmässig auch gekocht wird. Er nahm einen Ordner hervor und zeigte mir Bilder von Zustand des Hauses vor der aufwendigen Renovation.

«RS»: Beim Anblick dieser Bilder denkt man schon, ob der Käufer bei der Unterschrift des Vertrags alle Sinne beisammen hatte.

J.H.: (lacht). Offenbar dachten das einige Interessenten auch, als sie vor mir Kaufinteresse für das Objekt anmeldeten. Alle Vorgänger haben die Finger davongelassen, weil laut den Experten nur ein Abriss Sinn gemacht hätte. Ich sah das anders und bin heute natürlich froh darüber. Nach erfolgter Renovation lud ich den ehemaligen Gemeindepräsidenten zur Besichtigung ein. Er weinte vor Freude, als er das Ergebnis sah.

«RS»: Die Wände und Mauern sehen auf den alten Bildern ziemlich feucht aus.

J.H.: Das waren sie auch. Der Boden im Wohnbereich war komplett durchnässt. Ich musste zuerst mit dem Bagger eine Sickergrube ausheben und schuf so eine Grundlage für den heutigen Zustand. Ich habe mich während der Bauarbeiten oft gefragt, unter welchen Umständen die Nonnen des Klosters früher gelebt und gearbeitet haben. Nicht überall konnten die alten Böden gerettet werden. Zum Glück gibt es in Italien noch Spezialisten, die Bodenplatten herstellen können, die denen des ursprünglichen Bodens zum Verwechseln ähnlich sehen.

«RS»: Hast Du überall selber Hand angelegt?

J.H.: Mit wenigen Ausnahmen schon. Die alten Fresken auf der Aussenwand mussten Spezialisten in Kleinstarbeit restaurieren. Die Investition hat sich gelohnt. Wir haben fast den Originalzustand wiederhergestellt.

Draussen auf der Wiese wurde der Tisch gedeckt. Jonathans Frau Manuela teilte den frisch zubereiteten Apfelkuchen in männergerechte Stücke, und in der Küche knurrte die Kaffeemaschine. Höchste Zeit, die Hausführung abzubrechen und die Sonne zu geniessen. Meine Bemerkung, dass dieses Bijou auch Seesicht biete, quittierte Manuela mit einem lauten Lachen. Seesicht sei, wenn man in Faulensee am Wasser wohne und den Thunersee berühren könne, bemerkte sie mit einem Augenzwinkern, womit die Herkunft der sympathischen Berner Oberländerin auch geklärt war.

«RS»: Erfüllt Dich das nicht mit Stolz, wenn Du auf Dein Werk blickst und siehst, was Du mit eigener Kraft erschaffen hast?

J.H.: Natürlich bin ich sehr stolz, aber es war auch ein ziemliches Stück Arbeit. Heute frage ich mich ernsthaft, woher ich während der Bauzeit die Energie nahm.

«RS»: Du vermietest einzelne Zimmer und das ehemalige Brothaus an Gäste. Warum betreibst Du ein Bed and Breakfast?

J.H.: Es ist unglaublich bereichernd, unterschiedliche Gäste zu beherbergen. So haben wir zum Beispiel ab und zu Kleinkünstler vom nahen Theater zu Gast, die unser Heim spontan zur Kleinbühne umfunktionieren. Wer beherbergt schon ein Theater in den eigenen vier Wänden?

«RS»: Was gehört noch alles zu Deinem Anwesen?

J.H.: Hinter dem Brothaus wohnen die Schafe und die Hühner, und dahinter gehört mir noch ein Stück Wald, wo laut unbestätigten Angaben auch schon Wildschweine geschossen wurden.

«RS»: Gibt es heute einen Wildschweinbraten?

J.H.: Nein, heute nicht. Ich habe einen Lamnbraten vorbereitet. Apropos Essen, wir müssen noch Wein besorgen.

Ich kam zusammen mit der Schäferhündin Belle in den Genuss einer weiteren Fahrt im Cinquecento durch die Hügel des Malcantone. Daniel Hubers Kellerei liegt nur einige Häuser entfernt und stellt einen wunderbaren Chardonnay her, der köstlich zu frischen Spargeln passt. Zurück im «Gallo di Rancina», empfing uns ein knatterndes Gefährt, das wie wild über die Wiesen raste. Ich wähnte mich inmitten einer Vorstellung von «Karl's kühner Gassenschau».

«RS»: Was ist denn da los?

J.H.: Das ist mein Sohn Nico mit seinem Eigenbau. Er hat ein altes Trottinett mit einem ausrangierten Trimmermotor ausgestattet und düst damit mit fast 40 Sachen durch das Dorf und über die Wiesen.

«RS»: Ganz der Vater!

J.H.: Ja, da hast Du wohl nicht unrecht...

«RS»: Was sind Deine nächsten Projekte?

J.H.: Ich möchte in einem ungenutzten Kellerabteil eine Kleinbrauerei einrichten und mein eigenes Bier brauen. Ferner versuche ich seit längerem, eine aus Kloster angebaute Haushälfte zu erwerben. Diese würde ich gerne umbauen und das wunderschöne Gewölbe als Weinkeller nutzen. Doch noch viel wichtiger ist jetzt das Nachtessen.

Jonathan dislozierte in die Küche und begann mit der «mise en place», die in erster Priorität aus einem kühlen Weissbier bestand. Während er das Fleisch in der Pfanne brutzelte und die Polenta zubereitete, schälte ich die frischen Spargeln, und Manuela presste die Orangen aus, um später daraus eine delikate Orangencrème zuzubereiten. In der Zwischenzeit kam auch Laura, Jonathans Tochter, von der Schule nach Hause und setzte sich zu uns in die Küche.

Nachdem die Sonne hinter dem Monte-Rosa-Massiv verschwunden war, der Chardonnay und die Spargeln auf der Sonnenterrasse unsere Mägen erfreuten, dislozierten wir ins gemütliche Wohnzimmer. Das Lamm und die Polenta dufteten himmlisch, das Feuer im Speckofen spendete Wärme und trug zusammen mit dem Wein dazu bei, dass sich die Müdigkeit langsam, aber sicher in unsere Knochen schlich.

In einer Selbstverständlichkeit blieb der Nachwuchs am Tisch sitzen und beteiligte sich aktiv an den spannenden Gesprächen. Weder die Hausaufgaben des Gymnasiums noch «WhatsApp», «Facebook» oder andere Nebensächlichkeiten genossen im Hause Höhn höhere Priorität, als das gemeinsame Abendessen an der Familientafel.

Wir sprachen zu zweit bei einem Glas Rotwein noch länger über tiefsinnige Themen, die zu einem Leben leider auch dazugehören, in einem an dieser Stelle publizierten Interview aber nichts zu suchen haben. Erfüllt, aber müde ging ich ins Bett und genoss vor dem Einschlafen die Ruhe, die man im Raum Zürich vergebens sucht.

Nach einer geruhsamen Nacht trafen sich Jonathan und ich alleine am Frühstückstisch wieder. Die «Arbeiterbienen» waren bereits ausgeschwärmt, und das Kloster gehörte uns beiden alleine.

«RS»: Die SBB-Waschanlage geht mir nicht mehr aus dem Sinn. Wie genau konstruiert man eine Waschanlage für eine ganze Wagenkomposition?

J.H.: Das ist grundsätzlich nichts Neues und existiert bereits an diversen Standorten. Bei den traditionellen Systemen bewegt sich die Bürste entlang der Wagenkomposition, was aufwendig klingt, aber erstaunlich clever gelöst wurde. Die Probleme der bestehenden Anlage sind die Wasserzufuhr und der hohe Wasserverbrauch. Im Winter frieren die Leitungen ein. So werden während der kalten Monate keine Züge gewaschen. Wir lösten das anders und montierten Boxen links und rechts der Gleise, die stationär und relativ kompakt sind und damit auch einfach geheizt werden können. Der Zug fährt dann durch die Anlage.

«RS»: Wird die Zugkomposition dabei von einer Diesellok gezogen?

J.H.: Nein. Es war eine Auflage seitens der SBB, dass der Zug inklusive Zugmaschine durch die Waschstrasse fahren kann. Da eine Flüssigreinigung in einem Umfeld von Hochspannung nicht ganz unproblematisch ist, gab es einige Auflagen, die zu einem unglaublichen administrativen Aufwand führten. Die Anlage läuft seit der Inbetriebnahme problemlos und aus dem Provisorium wurde eine fix installierte Waschstrasse.

«RS»: Bist Du der neue Garant für blitzblanke Züge?

J.H.: So weit ist es noch nicht, aber es haben bereits weitere SBB-Betriebe und eine Privatbahn Interesse angemeldet.

«RS»: Was hast Du diese Woche noch vor?

J.H.: Keine Ahnung. Das wird sich von alleine ergeben! Als Frührentner plant man nicht mehr als ein paar Stunden voraus.

«RS»: Dazu gibt es nichts mehr zu sagen. Vielen Dank für die interessanten Gespräche und die wunderschönen zwei Tage in Eurem Anwesen!

Da ein noch nicht durch Höhn'sches Know-how gereinigter Zug im Bahnhof Lugano auf mich wartete, verliess ich schweren Herzens das gemütliche B&B und setzte mich zusammen mit Hundedame Belle auf die Beifahrerseite der kleinen roten Rakete. Mit quietschenden Reifen, einer hechelnden Hündin und einem jaulenden Getriebe schoss der Cinquecento Richtung Lugano, wo ich gut erholt, noch besser genährt und voller guter Lebensweisheiten den Zug in den regnerischen Norden bestieg. ●



Jonathan Höhn: Am 8.8.1988 begann Jonathan seine Karriere als Linienpilot bei der Crossair, wo er als First Officer und später als Captain auf der Saab 340 flog. Durch seine Stationierung in Lugano Agno verlegte er seinen Wohnsitz in die Sonnenstube der Schweiz. Im Jahr 1992 wechselte er in die Swissair, wo er die MD-80, die B-747, die MD-11 und die grossen Airbusse als First Officer durch die Lüfte pilotierte. Die Umschulung vom MD-80 zum B-747 First Officer führte über einen kleinen, aber sehr interessanten Umweg als Flight Engineer auf der B-747. Ein knappes Vierteljahrhundert nach Beginn seiner Linienpilotenkarriere verabschiedete er sich von der Verkehrsfliegerei und widmete sich fortan seinen unzähligen Projekten im Tessin. Jonathan lebt mit seiner Frau Manuela und seinen Kindern Laura (18) und Nico (17) aus erster Ehe in Monteggio im Malcantone und in Faulensee im Berner Oberland.

«Gallo di Rancina»

Das B&B Gallo di Rancina ist Teil einer mehr als 400-jährigen Klosteranlage, eingebettet in einen kleinen Weiler. Das Kloster geht auf den heiligen Antonius zurück und wurde von Nonnen bewirtschaftet, die dem alten Handwerk der Seidenraupenzucht nachgingen.

Nach mehr als 100-jährigem Dornröschenschlaf wurden die Mauern und Räume umsichtig renoviert, möglichst in den Urzustand versetzt, und dadurch der Geist des Klosters wieder zu neuem Leben erweckt. Das Gallo di Rancina verfügt über ein Rustico inmitten von Oliven- und Feigenbäumen, Rosen- und Oleanderbüschen, Kräutergarten und lauschigen Sitzplätzen. Der Blick vom Garten aus gleitet über Reben, Kastanienwälder Richtung Luino und Lago Maggiore bis weit ins Monte-Rosa-Gebiet.

Weitere Informationen unter:

<http://www.gallogdirancina.ch>

Gelesen

Text: Henry Lüscher

Steve Jobs

Drei Ereignisse waren es, die mich zu diesem Buch greifen liessen und das Gelesene jetzt der Tastatur meines MacBooks anvertrauen: Erstens begab es sich also zu der Zeit, da Luzi Schneider im Allerheiligsten der A330 mit wachem Sinn und kräft'ger Hand die physikalischen Gesetze im Griff hatte, um dem Volk der Passagiere einen unbeschwerten Flug von ORD nach ZRH zu gewähren. Es wurde mir gar die Ehre zuteil, während des Sink- und Anfluges auf Zürich seinem souveränen Schalten und Walten beiwohnen zu dürfen. So kamen wir denn auch auf die mannigfaltigen Facetten der Literatur zu sprechen – natürlich weit über der Höhe, unter welcher keine «non pertinent communication» mehr erlaubt ist, bewahre! –, und ich schwärmte vom jüngsten Grisham und von Schätzing. Ein missbilligender, nicht gerade vernichtender, aber doch mitleidiger Blick traf mich mitten ins Hirn: «Wieso liest Du Fiction? Es gibt doch so viele gute Biografien, die sind authentisch, erhebend, relevant und sinnstiftend.» Gesagt, kapiert – und so griff ich denn beherzt zu dem Buch, das mir mein Sohn (ein bekennender Microsoftianer) vor zwei Jahren zum Geburtstag geschenkt hatte: Die Biografie über den facettenreichen Gründer von Apple. Das wäre dann «zweitens». Ja, und drittens: Vor genau 30 Jahren wurde die neue Computergeneration Macintosh vorgestellt. Und Christian Scherer, als früh vom Mac-Virus infizierter «Rundschau»-Mitstreiter, hat als Layouter dazu beigetragen, dass die «Rundschau» ab den 90er Jahren das Licht der Welt in seinem Mac (damals noch ohne i) erblickten.

Item – die ersten 200 Seiten des Buchs sind für jeden ander Computergeschichte Interessierten höchst spannend zu lesen. Ein Wiedersehen mit Atari, Commodore, Fairchild, Compaq und anderen vergangenen Firmen, aber auch die Anfänge von Hewlett Packard (hp), Intel, Motorola und die Dominanz von IBM werden beleuchtet, die alle im Silicon Valley zu Hause sind. Die Garage von Jobs' Eltern, in der die beiden Steves (Wozniak und Jobs) 1977 die ersten Computerplatinen zusammenlöteten und verkauften, ist natürlich fast ein Wallfahrtsort.

Das Buch ist keine Lobhudelei auf Steve Jobs. Der Autor hatte völlig freie Hand. Jobs hat ihn sogar ermuntert, kontrovers zu schreiben, da er das Buch sowieso nie lesen werde. Jobs, Vegetarier bis Veganer, kultivierte in den 70er Jahren eine grosse Apfelplantage und gewann daraus biologischen

Süssmost. So wurde der Name der Firma gefunden. Und Macintosh war kein Angestellter, der den ersten Computer mit grafischer Oberfläche und Maus erfunden hätte, sondern eine schmackhafte Apfelsorte, die in ebenjener Plantage reifte.

Natürlich war Jobs ein grossartiges Genie, das dem Zeitgeist immer um Längen voraus war, aber das Buch ist eher eine Psychoanalyse eines Mannes mit extrem verzerrter Wahrnehmung und einem Charakter, der das ganze Spektrum von Wutanfällen bis Tränenausbrüchen bot. Als junger Entwickler hat er Marihuana geraucht, LDS eingeworfen (wär hät's erfunde?) und ist nach Indien gepilgert, um Ruhe und Erleuchtung zu finden. Er hat sie wohl nicht gefunden, denn seine Haltung als Chef war und blieb unberechenbar und wäre Nahrung für ein Jahresprogramm CRM. Sicher war der Umstand, dass er nach der Geburt zur Adoption fortgegeben wurde, auch ein Faktor für sein Verhalten. Seine spontane Reaktion auf eine Produkt-Präsentation war oft: «Das ist kompletter Mist.» Aber diejenigen, die es ausgehalten hatten, unter einem so perfektionistischen Chef zu arbeiten, haben durch seine bissige Kritik (ab und zu auch ein spärliches Lob) immer wieder Spitzenleistungen erbracht. Jobs wollte sich nie mit zweitklassigen Ingenieuren oder Grafikern herumschlagen. Nur die Besten genügten ihm. Schon in jungen Jahren rief er unbekümmert CEOs gestandener Firmen an, wenn er etwas brauchte: Immer der direkte Weg!

Als Jobs 1985 vom Verwaltungsrat aus der Firma geschmissen wurde, gründete er «NeXT» und wollte den perfekten Computer bauen. Dabei musste er einsehen, dass er sich verrennt, wenn niemand da ist, der ihm die Stirn bietet. Dies war bei seinem nächsten Engagement anders: Da bewunderte er als CEO der Animationsfirma Pixar die Trickfilmkünstler. Schon der erste Film, «Toy Story», wurde ein Riesenerfolg. Als Pixar 2006 an Walt Disney ging, wurde Jobs dort grösster Einzelaktionär.

In Jobs Sturm- und Drangzeit, 1997, wurde er wieder von Apple umworben, weil die Zahlen der Firma grottenschlecht aussahen und keine innovativen Produkte mehr in der Pipeline waren. Sein erster Key Note Speech als iCEO (i für interimistisch) war eine triumphale Rückkehr auf den Olymp. Die am Vorabend eingefädelte Kooperation mit Bill Gates und Beteiligung Microsofts an Apple konnte er so geschickt hinüberbringen, dass ihm die Schar gläubiger Macianer auch da applaudierten (schon für den Apple II stammte die Software von Microsoft – Word und Excel liefen zuerst einige Jahre exklusiv auf dem Macintosh).

Der Rest ist im wahrsten Sinne des Wortes Geschichte, die jeder von uns miterlebt hat: iMac, iPod, iPhone und iPad haben Trends gesetzt. Jobs war

immer allen einen Schritt voraus. Apple wurde dank dem unruhigen Geist Steve Jobs, der immer geahnt hat, worauf die Leute als Nächstes abfahren, zur wertvollsten Firma der Welt. Er hat nie Umfragen gemacht, wozu er sagte: «Hat Graham Bell eine Kundenbefragung gemacht, bevor er das Telefon erfand?» – wohl wissend, dass auch Bell nicht alles selber erfunden, sondern Bestehendes mit Neuem zur Marktreife gebracht hat.

Typisch für Jobs' Geschäftsgebaren ist eines der vielen, im fast 700-seitigen Buch aufgeführten Beispiele: Als er ein besonders kratzfestes Glas für das iPhone suchte, ging er zum CEO der Corning Glass Company, schaute ihn mit seinen hypnotisierenden Augen an und wischte dessen Bedenken zu Zeitdruck und Produktion beiseite: «Ich weiss, Ihr könnt das! Ich glaube an Euch!» Und es ging. 2003 wurde bei Jobs Pankreaskrebs diagnostiziert, den er zunächst mit Alternativmedizin bekämpfen wollte. Als ihn die Ärzte nach fast einem Jahr doch endlich zu einem Eingriff überreden konnten, mussten sie feststellen, dass bereits Metastasen vorhanden waren. Jobs arbeitete zäh weiter, nahm aber nach einer Lebertransplantation 2009 eine halbjährige Auszeit, kehrte wieder auf die Bühne zurück und präsentierte den iPod Nano.

Als letztes Produkt konnte Jobs in einem fulminanten Auftritt im April 2010 das iPad vorstellen. Bill Gates war überzeugt, es werde ein Flop. Er sollte sich irren: Bis zu Steve Jobs' Tod im Herbst 2011 wurden 40 Millionen iPads verkauft.

Eines von Jobs' Mottos war: «A NO ist the start of innovation.» Das hat sich bei Apple bewahrheitet und ist hoffentlich auch ein Denkanstoss im Nachgang zum «NO» der Mitglieder zur GAV-Abstimmung. Findet sich wohl unter den Piloten ein zweiter Jobs, der als neuer AEROPERS-Präsident den Verband unerschrocken und weitsichtig auf neue Höhen bringen kann?

Walter Isaacson: Steve Jobs, btb Verlag 2012, ISBN 9783442744916

Gelesen

Rollenspiele

Text: Viktor Sturzenegger

Forsches Forschen

Interessanterweise hat mich Henry Lüscher gleich zweimal auf Geschichten aus kolonialen Zeiten aufmerksam gemacht, just bevor wir uns auf eine Reise durch China machten, wo heute wieder kolonialer Chic Mode macht. Gerade Shanghai besinnt sich auf den Charme kolonialen Stils, und entlang des Yangtse-Flusses ist zu sehen, dass das heutige China versucht, die Wunden des Fortschritts, die Grossbauten wie der Drei-Schluchten-Damm geschlagen haben, durch Nachbildungen historischer Gebäude zu pflastern. Das nimmt sich allerdings nur in der Unschärfe des durch apokalyptisch anmutende Industriekomplexe verursachten Nebels täuschend aus und hinterlässt ansonsten den eher schalen Eindruck eines Geschichts-Disneylands.

T.C. Boyle, ein Name mit fieberhaftem Unterton, steht für Geschichten aus der Geschichte, erzählt aus einer subjektiven Perspektive, welche die Lesenden unmittelbar in das Erzählte hineinzieht. So kann man ja die Schafe auf der Insel, die der von Henry in der letzten Ausgabe der «Rundschau» beschriebenen Erzählung den Namen gab, förmlich riechen.

Mir kam ein anderes Buch desselben Autors in die Finger: «Wassermusik» zeigt die Suche des schottischen Forschungsreisenden Mungo Park nach dem Ursprung des Niger-Flusses. Gestützt auf Mungo Parks 1803 publizierte Reiseberichte («Travels in the interior of Africa»), entwickelt Boyle mit seiner blühenden Phantasie ein Sittenbild der Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert, als die Landkarte der Welt noch nicht mit Satellitenhilfe ein auf den Quadratzentimeter genaues Abbild der Erde darstellte, sondern noch viele weisse Flecken und Unerforschtes aufwies – Raum für Phantasie eben.

T.C. Boyles Einstieg – der erste Absatz des ersten Buchkapitels – soll Euch einen Einblick in seinen Schreibstil liefern:

«Während die meisten jungen Schotten seines Alters Röcke lüpfen, Furchen pflügen und die Saat ausbrachten, stellte Mungo Park seinen nackten Hintern vor al-Hadsch Ali ibn Fatoudi, dem Emir von Ludamar, zur Schau. Es war das Jahr 1795. In Windsor Castle bespuckte Georg III. die Wände, in Frankreich verpfuschte das Directoire die Staatsführung, Goya war taub und De Quincey ein verdorbenes, präpubertäres Bürschchen. George Bryan «Beau» Brummell strich seinen ersten gestärkten Hemdkragen glatt, der

junge Ludwig van Beethoven, ein Vierundzwanzigjähriger mit buschigen Augenbrauen, sorgte in Wien mit seinem Zweiten Klavierkonzert für Furore, und Ned Rise trank im Pig&Pox in der Maiden Lane mit Nan Punt und Sally Sebum eine Runde Wuppich nach der anderen.»

Beinahe physisch also lässt uns Boyle am Schicksal des Forschers teilhaben – auf unbekanntem Pfaden im Dschungel, der Gewalt wilder Völker und ihrer Gesetze ausgeliefert oder aber zu Hause in Schottland, wo seine Geliebte Ailie Anderson schon mal die Hoffnung auf seine Rückkehr aufgibt und so dem Werben des von ihr ungeliebten, aber umso zuverlässigeren Georgie Gleg nachgibt, um nicht als alte Jungfer enden zu müssen.

Mungo, ausgezehrt zurückgekehrt von seiner ersten Reise, erntet die Früchte seiner Forschung im Umfeld von Vorträgen in der Londoner Gesellschaft. Die Sopranistin eines gesellschaftlichen Abends weckt mit dem Lied «Denn uns ist ein Kind geboren» in ihm die Sehnsucht nach Ailie, bis der besoffene König die Sängerin niederschreit und nach Händels «Wassermusik» verlangt.

Geschickt dazwischen verwoben ist die Geschichte des Londoner Trunkenbolds und Trickbetrügers Ned Rise. Der Name ist Programm, denn der schon Totgeglaubte erwacht unter dem Skalpell des forschenden Arztes Delp und, wie schon Finnegan bei Joyce zu Finnagain wird, kommt auch er unvermittelt wieder zu Leben und neuen Taten. Rise ist das Vehikel für Boyle, die Unterschicht der damaligen Zeit mit viel Fleisch am Knochen zu beschreiben. Anhand der Figur des Arztes, der mit Grabräubern Handel treibt, um seine Forschung in der Medizin voranzubringen, und im Erzählen der Geschichten über Vertreter der höheren Klassen und ihres Umgangs mit dem Personal spiegelt er die damalige Gesellschaft.

Alles in allem ein Buch, wie es farbiger und sinnlicher kaum sein könnte, kurz: eine Lust, zu lesen.

Tom Coraghessan Boyle: Wassermusik, München 2014, ISBN 978 3 446 24324 8

Die Inselprinzessin und der deutsche Geliebte

Eher Verhalten lustvoll ist die neueste Erzählung Lukas Hartmanns. Der Gemahl der sanft sprechenden Simonetta eröffnet mit dem Sohn der Prinzessin von Sansibar in einem Sanatorium am Vierwaldstättersee die Geschichte um eine grosse Liebe über die Kulturgrenzen hinaus.

Salme bint Said, die Tochter des Sultans von Oman und Sansibar, wächst auf der Insel der Gewürze als Prinzessin wohlbehütet auf. Sie ist zwölf, als ihr Vater stirbt und ihr Halbbruder Majid sein Nachfolger wird. Bargash, der andere Halbbruder, versucht sich an die Macht zu putschen und wird dabei von Salme unterstützt. Jedoch misslingt der Putsch, was Dank der Milde des neuen Sultans nur wenig spürbare Konsequenzen für sie hat.

In den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts lernt sie den deutschen Handelsvertreter Heinrich Ruete kennen – wie, bleibt ungewiss. Sie verlieben sich ineinander, Salme wird schwanger – ein unmöglicher Zustand: Eine Muslimin wird von einem Ungläubigen schwanger: Todesurteil Hilfsausdruck – so flüchtet sie mit britischer Hilfe aus Sansibar nach Aden. Dort kommt sie bei einem befreundeten Paar unter und muss monatelang auf ihren Geliebten warten. Also muss sie ihren ersten Sohn ohne das Beisein des Vaters in Aden zur Welt bringen. Heinrich heisst der Sohn, wie der abwesende Vater. Als dieser endlich nach weiteren zwei Monaten anreist, scheint sich das Glück in der kleinen Familie einzufinden. Der Sohn stirbt jedoch auf der Schiffsreise nach Europa und wird künftig totgeschwiegen – Familiengeheimnisse waren ja schon in meinem letzten Artikel für die «Rundschau» ein Thema.

In der Folge zeichnet Hartmann über die Recherchen des zweiten Sohns von Salme und Heinrich, Said, und die Lebensgeschichten seiner zwei Schwestern Tony und Rosa, welche die eine zeitweise in die Südsee und die andere in die Ehe mit einem deutschen Offizier führen, ein subtiles Bild der Gesellschaft zwischen dem letzten Krieg, den die Deutschen gewonnen haben, und dem Ersten Weltkrieg.

Das Geflecht der verschiedenen Lebensstränge wird von Hartmann zu einem dichten Zopf von Versuchen zur Anpassung – an fremde Kulturen, (be)fremd(end)e Ehemänner – und illusionären Ansprüchen in einer kriegerischen Welt gewoben. Salme versucht zeitlebens, ihre Ansprüche in Sansibar mit Hilfe von Deutschen und Briten geltend zu machen, derweil Said alias Rudolph, anfangs noch euphorischer deutscher Leutnant im Ersten Weltkrieg, als Ehemann einer Jüdin und nicht ohne Einfluss in der Gesellschaft während des Zweiten Weltkriegs als Friedensstifter scheitert.

Es ist ein intimes Buch über eine entzauberte orientalische Prinzessin und ihre Familie zwischen den Welten. Lukas Hartmann lässt uns erkennen, wie «zwischen» wir selber leben.

*Lukas Hartmann: Abschied von Sansibar, Zürich 2013,
ISBN 978 3 257 06867 2*

Hydra

Ich glaube, ich habe Euch schon von Ulrich Ritzel erzählt. Die Romane des süddeutschen Journalisten und Autors begleiten mich, ähnlich wie dies diejenigen von Henning Mankell eine Zeit lang taten, seit ein paar Jahren. Das Protagonisten-Paar mit dem mir als Pensionist gut zur Identifikationsfigur dienenden, ab dem besprochenen, mittlerweile sechsten Buch zum privaten Ermittler mutierten Ex-Kriminalkommissar Hans Berndorf und seiner Lebensgefährtin, der Uni-Professorin Barbara Stein, kommt überzeugend daher, und auch die anderen Figuren im Roman sind durchaus glaubwürdig gezeichnet.

Ritzels Anspruch und ironische Qualität zeigt sich gut in der am Ende des Buches angefügten «Anmerkung des Autors»:

«Dieses Buch ist ein Roman und erhebt keinen Anspruch darauf, politische, militärische oder wirtschaftliche Geschehnisse historisch korrekt zu schildern. Sollte der Leser trotzdem den Eindruck gewinnen, einzelne Abläufe könnten sich tatsächlich so oder so ähnlich zugetragen haben, kann dies nur einem bedauerlichen Mangel an Vertrauen in staatliche Instanzen geschuldet sein.»

Womit wohl alles gesagt wäre!

*Ulrich Ritzel: Schlangenkopf, München 2011, ISBN 978 3 442 75297 3
(Inzwischen ist übrigens schon das nächste Buch der Reihe erschienen:
Trotzkis Narr, München 2013)*

Weiterhin «Gut Holz» wünscht Euch allen Viktor

IFALPA-Konferenz 2014 in Panama

Panama ist bekannt für seinen Kanal, günstige Steuern und ist namensgebend für den Panamahut sowie ein Kinderbuch. Weniger bekannt ist, dass es die grösste Seefahrernation der Welt ist. Der kleine mittelamerikanische Staat lockt Reedereien an, ihre Schiffe dort zu registrieren. Wieso dem so ist und warum diese Praxis auch für die Luftfahrt interessant ist, wurde – neben vielen weiteren Themen – an der diesjährigen IFALPA-Konferenz diskutiert.

Text: Clemens Kopetz, Vorstandsmitglied

Vom 27. bis 31. März fand in Panama Stadt die diesjährige IFALPA-Jahreskonferenz statt. Der Veranstaltungsort war passend zur aktuellen Situation gewählt, in der sich die Luftfahrtbranche befindet. Denn Panama, das 3,3 Millionen Einwohner zählt, ist nicht nur berühmt wegen des Panamakanals. Panama ist ebenfalls das Land mit den meisten Schiffen. Jedes fünfte Schiff der Welt ist in dem kleinen mittelamerikanischen Staat registriert. Die Gründe dafür sind die sehr liberale (um nicht zu sagen «Reederei-freundliche») Aufsichtsbehörde, unkomplizierte Verfahren sowie die geringen Steuern.

«Flag of Convenience»

Panama ist aber nur einer von 34 sogenannten «Flag of Convenience»-Staaten und befindet sich in Gesellschaft von Ländern wie Liberia, Myanmar, Tonga oder Moldawien. Letzteres ist insofern erwähnenswert, als Moldawien gar keinen Meereszugang besitzt. Sollte in der Schweiz der Bankensektor nicht mehr wie gewünscht laufen, gäbe es also durchaus weitere lukrative Sektoren.

Was genau ist Flag of Convenience, zu Deutsch «Ausflaggung», eigentlich? Flag of Convenience ist die Änderung der Flagge eines Schiffes ohne eine zwingende Änderung der Eigentumsverhältnisse. Sprich: Das Schiff wird dort registriert, wo wenig Steuern, geringe Sicherheitsanforderungen und niedrige Sozialabgaben gefordert werden.

Doch Flag of Convenience wird längst nicht mehr nur in der Schifffahrt betrieben. Listige Spediteure sind schon längst auf die Idee gekommen, ihre Lkws dort einzulösen, wo die Arbeits- und Verwaltungskosten am günstigsten sind.

Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis diese Praxis auch in der Luftfahrt Einzug hält. Leider kann man diesen letzten Satz so nicht stehen lassen, denn Ausflaggung hat auch in der Luftfahrt bereits begonnen. In Europa sticht

diesbezüglich besonders Irland hervor. Von den 688 Linienflugzeugen, die im irischen Luftfahrzeug-Register registriert sind, werden nur 364 von den einheimischen Fluglinien Aer Lingus, Ryanair und CityJet betrieben. Der Rest fliegt irgendwo in der Welt herum. Bekannte Beispiele sind etwa Norwegian, die ihre B-787-Flotte in Irland registrieren lässt, oder die libysche Afriqiyah. Letztere hat von der libyschen Behörde ein Flugverbot erhalten und versucht nun, über eine irische Registrierung wieder in die Luft zu kommen und aus Tripoli heraus zu operieren.

Aber zurück zur IFALPA-Konferenz. Eigentlich besteht die Jahreskonferenz aus verschiedenen Teilen: Dem Treffen der Allianzverbände, dem Global Pilots' Symposium, der IFALPA-Jahreskonferenz sowie einer eintägigen Konferenz der European Cockpit Association.

An den ersten beiden Tagen finden Treffen mit den Verbänden aus den Allianzen statt. In unserem Fall sind das «The Associations of Star Alliance Pilots» oder kurz ASAP. Die Hauptaufgabe dieses Gremiums ist der Vergleich (das Benchmarking) von Kernzahlen mit anderen Fluggesellschaften.

Global Pilots' Symposium

Am dritten Tag findet das Global Pilots' Symposium statt. Dieses wird von den drei grossen Allianzverbänden ASAP, Oneworld Cockpit Crew Coalition (OCCC) und SkyTeam Pilots Association (SPA) organisiert. Ziel des Symposiums ist es, den Teilnehmern einerseits einen Überblick über aktuelle Entwicklungen in der Zivilluftfahrt und andererseits einen kurzen Refresher zum Thema Verbandsstrategie zu geben.

Die Arbeit der Pilotenverbände wurde in den letzten Jahren zunehmend komplexer: So hat zum Beispiel kaum eine der stark wachsenden Fluggesellschaften im Nahen Osten und in Asien eine Personalvertretung, und die Piloten sind häufig Einzelkämpfer im Kampf gegen die Launen des Managements.

In Europa und Amerika haben die Konsolidierung sowie das Wachstum der Low-cost-Carrier dazu geführt, dass es immer mehr transnationale Airlines gibt. Piloten werden in einem Land angestellt und arbeiten in einem anderen Land. Das führt zu Problemen im Arbeits- sowie im Steuerrecht und stellt die national organisierten Pilotenverbände vor neue Herausforderungen.

Die Luftfahrt ist, so paradox das klingen mag, international geworden: Piloten werden dort rekrutiert und angestellt, wo sie am günstigsten sind. Flugzeuge werden dort registriert, wo es am billigsten und unkompliziertesten ist. Der Firmensitz wird dorthin verlegt, wo die Unternehmenssteuer am niedrigsten ist.

Dazu kommt, dass die Luftfahrtindustrie beim Gesetzgeber in Brüssel sowie auf nationaler Ebene knallhart lobbyiert.

Diese Entwicklungen sind nicht aufzuhalten, und es ist daher umso wichtiger, dass die einzelnen Verbände eng zusammenarbeiten. Wir müssen uns auf die neuen Umstände einstellen und versuchen, Lösungen dafür zu finden. Wir müssen unsere Strategie daraufhin ausrichten. Dazu ist es notwendig, nicht nur auf die Vorgänge in der Firma zu sehen, sondern den Blick auch nach aussen zu richten. Das, was anderswo heute passiert, kann in ein paar Jahren auch bei uns in der Schweiz zum Thema werden.

State of the Federation

Die IFALPA-Jahreskonferenz beginnt am vierten Tag und wird traditionell mit dem Bericht zum «State of the Federation» des IFALPA-Präsidenten Don Wykoff eröffnet. Dieser berichtet, dass der Umzug nach Montreal nun vollständig abgeschlossen ist und sich die Administration gut eingearbeitet hat. Die Stärke der IFALPA ist ihre gute Anbindung an die ICAO in technischen Angelegenheiten. Rund 75 Prozent der Vorschriften und Empfehlungen der ICAO entstehen unter Mitarbeit der IFALPA. Auch in anderen Entscheidungsgremien im Bereich der Zivilluftfahrt ist die IFALPA gut integriert und akzeptiert.

Diese technische Ausrichtung führt häufig dazu, dass die IFALPA von ihren Mitgliedern entweder gar nicht oder als sehr abstraktes Gebilde wahrgenommen wird. Tatsache ist, dass sich die IFALPA täglich für uns Piloten einsetzt. Um diese Arbeit transparenter zu machen, wurde in einem ersten Schritt die Homepage neu gestaltet. Das im letzten Jahr eingeführte Magazin «InterPilot» findet nach wie vor nicht den Anklang, den sich der Verband wünscht. Es wird im Augenblick neu gestaltet und soll die Arbeit der IFALPA in Kürze in neuer Form näher zu uns Piloten bringen.

Im Weiteren gibt es mit Sophie Mountain nun eine direkte Ansprechperson für sämtliche Fragen der Mitgliederverbände. Aber auch einzelne Mitglieder sollen keine Hemmungen haben, jederzeit Fragen oder Anregungen an die IFALPA zu senden.

Die IFALPA vertritt im Augenblick rund 110 000 Piloten weltweit. Während in Europa rund 37 Prozent der Piloten durch nationale Verbände vertreten werden, sind es in Amerika nur 32, in Ozeanien 22 und in Südamerika und Afrika jeweils nur vier Prozent. Diese Zahlen sollen erhöht werden, um den Einfluss der IFALPA auszubauen. Aktuell gilt die Regel, dass pro Land nur ein Verband Mitglied der IFALPA sein kann. In der Schweiz ist dies die AEROPERS-SwissALPA als Dachverband. Die assoziierten Verbände Airliners Bern, belpers, Edelweiss

Cockpit Association, IPG und die Swiss Independent Pilot Association werden durch uns als Dachverband vertreten.

Da sich aber nun die Luftfahrt im Wandel befindet, wird regelmässig darüber nachgedacht, dieses Prinzip aufzulockern. Auch bei der European Cockpit Association (ECA) in Europa denkt man darüber nach, die Ryanair Pilot Group als transnationalen Mitgliedsverband aufzunehmen.

Das Thema wurde dieses Jahr nicht endgültig diskutiert und soll im nächsten Jahr erneut an prominenter Stelle in der Agenda stehen.

Ebenfalls wurde über ein stärkeres Engagement der IFALPA im Bereich Professional Affairs gesprochen. Wie bereits erwähnt, ist die IFALPA traditionell sehr technisch ausgerichtet und weniger auf tarif- oder berufspolitischen Themen. Doch gibt es immer mehr Überlappungen dieser beiden Bereiche. Ein Beispiel sind unbemannte Fluggeräte: Mehrere technische IFALPA-Komitees (HUPER, ADO, ATS) arbeiten an der Implementierung von Drohnen und unbemannten Fluggeräten in der zivilen Luftfahrt mit.

Vertreter aus dem Tarifbereich bemängeln jedoch, dass solche Systeme die Arbeitsplätze und Bedingungen von Piloten in Zukunft massiv verändern könnten, und fordern mehr Mitsprache. Kritiker dieses Vorstosses gaben zu bedenken, dass dadurch die technische Rolle der IFALPA geschwächt werden könnte. Man konnte sich schlussendlich auf einen Kompromiss einigen: Um Überlappungen in Zukunft zu erkennen und mit dem Industrial-Komitee zu koordinieren, wird daher ein neuer Professional Affairs Officer eingestellt.

Aus den Komitees

Die jährlich stattfindende Konferenz kann als Höhepunkt des IFALPA-Jahres bezeichnet werden. Denn die eigentliche Arbeit des internationalen Dachverbands findet unter dem Jahr in den jeweiligen Komitees statt. An der Konferenz wird dann über die ausgearbeiteten Arbeitspapiere abgestimmt. Wird ein Arbeitspapier angenommen, wird es meist zu einem Policy Paper, das als Grundlage für die Arbeit der IFALPA sowie der Mitgliederverbände dient. Sämtliche vorgelegten Draft Position Papers wurden an der Konferenz angenommen und können nun im Mitgliederbereich der IFALPA Homepage abgerufen werden.

An einem Beispiel lassen sich der Inhalt und die Auswirkungen solcher Policy Papers besser erklären: Im Komitee für Human Performance (HUPER) wurde im letzten Jahr ein Vorschlag ausgearbeitet, der verlangt, dass Flugzeuge, die über 26 000 Fuss in polaren und subpolaren Gebieten fliegen, mit aktiven Dosimetern ausgerüstet werden. Dieser soll die Crew vor einer erhöhten Strahlenbelastung

warnen. In Zukunft wird die IFALPA diese Ausrüstung als Mindestausrüstung bei der ICAO einfordern.

Einige Position Papers können aber nur auf nationaler Ebene umgesetzt werden und verlangen somit eine dementsprechende Handlung der Mitgliederverbände. So fordert etwa ein Papier aus dem Security-Komitee (SEC), dass Blendungen mit einem Laser strafrechtlich verfolgt werden sollen und nicht, wie in einigen Staaten üblich, mit einem Verwaltungsverfahren.

Im Industrial-Komitee drehen sich heuer alle drei abgesehenen Position Papers um das Thema Leihpiloten. Dies zeigt einmal mehr, wie dringlich das Thema für die internationalen Pilotenverbände ist. Das geforderte Ziel ist klar und wird im Policy Paper 14IND033 deutlich eingefordert: «All pilots engaged in commercial flight operations for an Airline or its Airline Affiliate shall be directly employed and under a Collective Labour Agreement (...). Member Associations should offer all assistance to contract pilots to have them become directly employed».

An jeder Konferenz findet auch eine Erneuerungswahl der Funktionäre statt. Einer, der die IFALPA verlässt, ist Fran Hoyas vom spanischen Pilotenverband SEPLA. Er war Leiter des Industrial-Komitees und hat die Entwicklungen der Zivilluftfahrt in den letzten Jahren besonders intensiv verfolgt. In seinem letzten Bericht beschreibt er die aktuelle Lage mit sehr treffenden Worten: «Globalization is changing our industry rapidly, changing the way pilots are represented and threatening our profession. Consolidation of our industry is creating new ways that companies do business. Outsourcing, transnational airlines and novel employment practices put representation and negotiation strategy at centre stage. There have been many studies, groups and members that have spent a lot of time trying to come up with solutions and have acted as the radar scope the community of pilots need if we want to continue to be relevant, to the industry, but most importantly, to our own fellow young pilots. I can say it louder, but many already said it very clearly: either we act now and change our structures to adapt to the industry, or we will die of success.»

Dem ist nichts hinzuzufügen. Für Fragen zu internationalen Angelegenheiten stehe ich Euch jederzeit gerne zur Verfügung. ●

Mehr Informationen:

- **www.starpilots.org**: Homepage der Associations of Star Alliance Pilots
- **www.globalpilotsymposium.com**: Homepage des Global Pilots' Symposium
- **www.ifalpa.org**: Die einzelnen Policy Papers können im Mitgliederbereich der IFALPA Homepage heruntergeladen werden.

Gedanken eines Fliegenden

Hans im (aviatischen) Glück

Text: Peter Tilly

Hans hatte seinem Herrn sechs Kurzstreckentage gedient, da sprach er zu ihm: «Harry, meine Zeit ist herum, nun wollte ich gerne wieder heim zu meiner Frau, gebt mir meinen Lohn.» Harry antwortete: «Du hast mir treu und ehrlich gedient. Wie der Dienst war, so soll der Lohn sein», und gab ihm drei Tage frei, um sich zu entspannen. Hans trödelte Richtung Parkhaus. Wie er so dahinging und immer ein Bein vor das andere setzte, kam ihm ein Manager in die Augen, der frisch und fröhlich vorbeischlenderte. «Ach», sprach Hans ganz laut, «was ist das Managen für ein schönes Ding! Da schlendert einer in den Feierabend, kämpft nicht mit Schlafmangel und trägt sein leichtes Bündel locker in einer Hand!». Der Manager hielt an und fragte: «Ei, Hans, warum trägst du auch so schwer?» «Ich muss ja wohl», antwortete Hans, «Koffer, Bücher und die PHW4P.» «Weisst du was», sagte der Manager, «wir wollen tauschen. Ich gebe dir ein iPad, und du gibst mir zehn Prozent deines Lohns». «Von Herzen gern», sprach Hans, «aber ich sage Euch, Ihr werdet schwer daran schleppen.»

Hans war seelenfroh, als er das iPad in den Händen hielt. Nach drei erfolglosen Versuchen kam er endlich im richtigen Parkgeschoss an und erblickte einen weiteren Manager in edlem Zwirn. «Hans, was ziehst du mühsam deinen Koffer. Flögst du jeden Tag vier Legs, könntest du auf Gepäck verzichten.» «Recht haben Sie. Da lob ich mir Ihr Leben. Mit Schirm, Charme und Melone kann einer wichtig tun und hat obendrein alles mit dabei. Was gäbe ich darum, wenn ich einen eleganten Aktenkoffer hätte!» «Nun», sprach der Manager, «geschieht Euch so ein grosser Gefallen, so will ich Euch einen Victorinox-Crewbag gegen ein paar Ferientage tauschen.» Hans willigte mit tausend Freuden ein, und der Manager ging von dannen.

Hans stolzierte mit neuem Crewbag und iPad über den frisch renovierten Parkhausboden. «Hab ich Langeweile – und daran wird es mir nicht fehlen –, kann ich auf dem iPad spielen oder meinen neuen Crewbag streicheln. Herz, was verlangst du mehr?» Auf dem Weg nach Hause stoppte er an einem Wirtshaus und liess sich ein halbes Glas Bier einschenken. Danach trieb er seinen Wagen weiter, immer nach dem Dorfe seines Weibes zu. Die Hitze ward drückender, je näher der Gubrist kam, und Hans befand sich in einem Stau, der wohl noch eine Stunde dauerte. Mit dem neuen iPad

wollte er der Gattin eine SMS schicken, doch er befand sich gerade in einem grossen Funkloch. Hans stieg auf das Autodach, suchte ein starkes Signal und reckte dabei das edle Teil gen Himmel. Glücklicherweise kam gerade ein Manager des Weges, dessen Firmenhandy maximalen Signalausschlag anzeigte. «Was sind das für Streiche?», rief der Manager und half dem guten Hans vom Autodach herunter. «Das iPad will wohl kein Netz finden, das hippe Teil. Hört, Hans, ich werde Euch einen Hotspot einrichten, wenn Ihr mir mit dem Freitagefaktor etwas entgegenkommt.» «Gott lohn' Euch Eure Freundschaft», sprach Hans, reduzierte seinen Freitagewert, surfte auf des Fremden Netzen und lud die zahlreichen Revisionen herunter, die ihn seine Freitage lang beschäftigen würden.

Hans zog weiter und überdachte, wie ihm doch alles nach Wunsch ginge: Begegnete ihm eine Verdriesslichkeit, so würde sie doch gleich wieder gutgemacht. Es gesellte sich danach ein Manager zu ihm, der trug ein neues OM A in seiner Hand. Sie boten einander die Zeit, und Hans fing an, von seinem Glück zu erzählen, und wie er immer so vorteilhaft getauscht hätte.

«Berühre einmal das druckfrische OM A», sprach der Manager und beobachtete Hans' glänzende Augen. «Mit diesem OMA werdet Ihr neidische Blicke ernten», versprach der Manager. «Ihr habt es in der Hand. Wollt Ihr es, oder wollt Ihr es nicht?» Dem guten Hans ward bang. «Ach Gott», sprach er, «helft mir aus der Not, Ihr wisst hier herum besser'n Bescheid. Nehmt einen meiner spärlichen Rotationsfreitage und lasst mir Eurer OM A.»

Als er durch das letzte Dorf gefahren war, stand da ein Manager mit seinem Maserati. Sein Auto fauchte, und er sang dazu: «Ich schleife die Mitarbeiter und drehe geschwind und hänge mein Mäntelchen nach dem Wind.»

Hans blieb stehen und sah ihm zu. Nach kurzem Zögern sprach er ihn an: «Euch geht es wohl, weil Ihr so lustig bei Eurem Managen seid.» «Ja», antwortete der Manager, «das Management hat einen güldenen Boden. Ein rechter HSG-Absolvent ist ein Mann, der, sooft er in die Tasche greift, auch Geld darin findet. Aber wo habt Ihr die müden Augen her?» «Die hab ich vom ständigen Auf und Ab der Kurzstreckenfliegerei.» «Gibt es denn nicht genug Erholung?» «Doch, eigentlich schon, aber das iPad habe ich gegen zehn Prozent des Lohns eingetauscht, den Crewbag gegen ein paar Ferientage, Hunderte Revisionen gegen einen tieferen Freitagewert und das OM A gegen weitere Rotationsfreitage.»

«Ihr habt Euch jederzeit zu helfen gewusst», sprach der Manager. «So einen wie Euch brauche ich dringend. Tauschet Euren A320 gegen eine Triple-Seven ein, und ich verspreche, Ihr braucht zukünftig keinen Lohn, keine Ferien, keine Freitage und keine Weiber mehr.»

«So glücklich wie ich», rief Hans in die weite Welt hinaus, «gibt es keinen Menschen unter der Sonne!» Mit leichtem Herzen und frei von aller Freizeitlast sprang er nun fort und hoffte, dass der B-777-UK bald beginnen würde. ●

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Der Schweizer Flugzeughersteller **Pilatus** hat sein erfolgreiches Flugzeugmodell **PC-12**, das inzwischen schon 1300 Mal verkauft werden konnte, erneut einem Modernisierungsprogramm unterzogen, um die Modelle noch attraktiver zu machen. Es kommt ein neues Kabineninterieur aus dem Hause des Partners BMW zum Einbau. Das Fahrwerk wurde komplett überarbeitet und von einem hydraulischen System zu einer rein elektrisch betriebenen Komponente umgestaltet. Die äussere Beleuchtung des Flugzeugs mit Landescheinwerfern, Positionslichtern und Navigationslichtern erfolgt neu ausschliesslich über LED-Leuchten. Pilatus hat vier neue Apps für iPads installiert, durch die Piloten und Mechaniker über das drahtlose Verbindungsnetz einen direkten Zugriff vom persönlichen Tablett-Computer auf die Systeme des Flugzeugs erhalten. Auch die Passagiere sollen von den drahtlosen Kommunikationsmöglichkeiten profitieren, weshalb im PC-12 auch ein drahtloses Unterhaltungsangebot der Firma Emteq angeboten wird.

Eine Studie der Fachhochschule St.Gallen beschäftigt sich mit der Frage, ob die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für eine direkte Flugverbindung zwischen **St.Gallen-Altenrhein** und dem **London City Airport** gegeben wären. Mit einem derartigen Zusatzangebot liesse sich die Ausnutzung der einzigen Embraer 170 der ansässigen **People's Vienna Line**, die neben den derzeit drei werktäglichen Linienflügen nach Wien von je rund einer Stunde Dauer noch über freie Kapazitäten verfügte, verbessern. Da der Flughafen St.Gallen in den kommenden fünf Jahren verschiedene Bauprojekte durchführen will, darunter eine Sanierung der Piste für zirka 15 Millionen Franken, den Bau eines neuen Hangars für 5 Millionen Franken sowie die Verwirklichung eines Parkhauses, käme ihm ein Ausbau des Flugangebots ebenfalls gelegen.

World News...

In den UdSSR entwickelte Flugzeuge wurden normalerweise für den Einsatz auf nur unzureichend befestigten Start- und Landebahnen ausgelegt. Dass auch ihre Nachfolger über vergleichbare Fähigkeiten verfügen, bewies kürzlich eine **Antonov 148**. Auf dem Flughafen von Odessa, der parallel zur Hauptbahn über eine ausreichend lange **Graspiste** verfügt, absolvierte das Flugzeug der Ukraine International Airlines mehrere Starts und Landungen.

Nur eine kleine Staubwolke verriet, dass sich der zweistrahlige Jet dabei auf ungewohntes Terrain vorgewagt hatte.

Airbus is on course for certification of the **A350-900** during the third quarter and is confident that the twinjet will meet its performance targets. Both Airbus and launch customer Qatar Airways expect the first aircraft to be delivered in time for service entry before year-end. Airbus will undertake detailed analysis of fuel burn and range performance with the first fully representative A350, MSN (Manufacturer Serial Number) 5, due to fly in May. This aircraft will also be used for the route-proving programme to be flown in conjunction with Qatar Airways from its Doha base in the summer. MSN5 will also be equipped with the production standard electrical system incorporating nickel-cadmium batteries in place of the lithium-ion power on early aircraft. The first A350 off the line for Qatar Airways will be MSN6.

The final scheduled US passenger flight of a **McDonnell Douglas DC-9** was made by a **Delta Air Lines** Series 50 model on January 6th from Minneapolis to Atlanta. Registered N773NC, this particular aircraft has been delivered new to North Central Airlines in October 1978, joined the Republic fleet in 1979, Northwest in 1986 and finally Delta in 2008. Although the flight marked the end of a 48-year mainline career for the DC-9 in the US, approximately 74 remain in service worldwide out of 972 delivered between 1965 and 1982. Delta, which was the launch customer for the original DC-9-10, operated 305 of all versions. Although Delta returned its last DC-9-30 in 1993, the type returned to the fleet following the merger with Northwest Airlines in 2008. Another Delta Air Lines DC-9-51, N677MC delivered new to **Swissair** in 1976 as HB-ISR, operated its last revenue service in November 2012 after 36 years in service.

Passengers on a possibly imminent flight by a particular **El Al Boeing 737-800** may not realise it, but they will be on board the safest commercial aircraft in the skies. This particular aircraft, registered 4X-EKA, could be the first commercial aircraft protected by a **directional infrared countermeasure** system. The Elbit System pod was installed last year. This event will represent the first tangible fruit of a nearly 12-years effort to protect all commercial aircraft flown by Israel's three airlines: El Al, Arkia and Israir. It began after a terrorist attack in Mombasa in 2002. Two SA-7 «Strela» shoulder-fired missiles were fired at an Arkia Boeing 757-300 loaded with 261 passengers. Both missiles had narrowly missed the aircraft.

Es ist das Ende einer Ära: **Biman Bangladesh** war die letzte Fluggesellschaft, die noch eine **McDonnell Douglas DC-10** im Passagierdienst einsetzte. Das

Flugzeug hätte nach Seattle überführt werden sollen, um dort im Museum of Flight ausgestellt zu werden. Allerdings änderten sich die Pläne betreffend die Zukunft der DC-10 kurzfristig. Das Museum hätte erst nach sechs Monaten Platz für die Maschine gehabt. Bis dahin wäre aber nicht nur Bimans Lizenz zum Betrieb der DC-10 ausgelaufen, auch hätte die Maschine im März einen grösseren Wartungsaufenthalt benötigt. Fakt ist aber auch, dass Biman zwischenzeitlich ein gutes Angebot für die drei Triebwerke erhalten hatte. Ihr Rumpf wurde Anfang April schliesslich zur Auktion ausgeschrieben und wird wohl, mangels Nachfrage an Flugzeugteilen im Land, von einem Schrotthändler erworben werden. Mit der Ausserdienststellung des letzten Exemplars ist die Karriere der DC-10 als Passagierflugzeug beendet. Die S2-ACR wurde im Dezember 1988 als 445. DC-10 neu am Biman Bangladesh ausgeliefert, und die letzte von insgesamt 446 gebauten DC-10 wurde am 25. Juli 1989 in Long Beach an Nigeria Airways übergeben. 69 Frachter stehen momentan weltweit noch im Einsatz. 62 davon fliegen in den Farben von Federal Express als MD-10 (modernisiert mit Zwei-Mann-Cockpit), vier in Kanada für die Kelowna Cargo und drei in Südamerika.

Crash News...

Den **Air Greeland**-Flug aus Kangerlussuaq erwischte es bei der Landung auf dem kleinem Flugfeld von **Ilulissat**, als den Piloten nach einem harten Aufsetzmanöver die Steuerkontrolle abhanden kam und man nach links ausscherte. Dabei verlor die 17 Jahre alte DHC-8-200 Teile des Fahrwerks. Unmittelbar neben der Piste fällt das raue Gelände steil ab. Die Dash 8 fiel kopfüber in diese 15 Meter tiefe Senke und blieb schwer beschädigt liegen. Vier der 15 Insassen wurden dabei verletzt. Die Dash 8 war nicht mehr zu retten. Zum Unfallzeitpunkt herrschten Seitenwinde mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 70 Stundenkilometern.

A once-in-a-century **hailstorm** took a heavy toll on the availability of airpower to support troops on the ground in **Afghanistan**. Details of the incident last year have only recently begun to come to light now that coalition air forces are starting to return to service aircraft seriously impaired in the storm, which occurred at Kandahar airfield. Golf-ball-sized hailstones peppered the airfield and the hundreds of aircraft based there, causing hundreds of millions of dollars of damage. Conceivably, a large number of helicopters and fixed-wing aircraft will have to be written off. Royal Air Force engineers inspecting aircraft in the aftermath of the storm discovered that five Lockheed C-130J Hercules aircraft had suffered «unprecedented damage». The hail had severely impacted

wings, empennages, windows and fuselages. Initial checks showed that more than 850 aircraft panels had been compromised, rendering approximately one-fifth of the RAF's fleet of 24 Hercules unavailable for flight operations. A pair of recently retired older C-130Ks was cannibalized for ailerons. But replacing ailerons and elevators is no easy task when there are no hangar facilities available. Four of the five aircraft had returned to the UK where examinations revealed nearly 50 per cent more damage than noted by the initial in-country inspection. Each aircraft was found to have sustained 1600 to 2000 hits. Other RAF aircraft types that were damaged by the storm include the second of its BAe 146-200QC. It had only been in-theater one day and was about to embark on its first operational mission when the hail struck. A single storm-ravaged BAe 125 was deemed not airworthy and dismantled. The US Army revealed that 80 helicopters had been affected, but fighters such as Tornados and Lockheed F-16s are better protected under sun shelters.

Short News...

Airbus verbuchte 2013 neue Aufträge über 1619 Flugzeuge, wovon 116 Stornierungen abzuziehen sind. Es bleiben 1503 Orders, die sich aus 286 A32Xceo, 876 A32Xneo, 69 A330, 42 A380 und 230 A350XWB zusammensetzen. Ausgeliefert wurden von Airbus 626 Jets gegenüber 588 im Vorjahr (493 A32X, 108 A330, 25 A380).

Boeing konnte brutto 1531 Flugzeuge verkaufen (Vorjahr 1339), was bei 176 Stornierungen netto 1355 ausmacht (Vorjahr 1203). Konkret sind es: 1046 B-737, 12 B-747, 2 B-767, 113 B-777, 182 B-787. Boeing lieferte sogar 648 Maschinen (440 B-737, 24 B-747, 21 B-767, 98 B-777, 65 B-787). Im Vorjahr waren es 601. Schon nur der Backlog dieser beiden Hersteller zusammen ist grösser als 10600 Flugzeuge.

ATR (Avions de Transport Régional) berichtete folgende Zahlen für 2013: 89 neue Verkäufe plus 106 Optionen führten zu einem Total von 1328 ATR-Aufträgen seit Beginn des Programms. Ausgeliefert wurden in 2013 74 Maschinen, gegenüber 64 im Vorjahr. Bis 2016 ist nun eine Aufstockung der Jahresproduktion auf zirka 90 Maschinen geplant.

Air Asia X bestellte weitere 25 A330-300. Das macht in Summe 51 werksneue A330 plus sechs gemietete. Aktuell hat die Gesellschaft 16 A330 im Einsatz und ausserdem noch zehn A350 bestellt.

Der Auftrag über **100 Flugzeuge** der A320-Serie für einen «ungenannten Kunden» ist eine **Air-China**- Order über 60 Flugzeuge der neo- und 40 der ceo-Serie. Einige sind für ihre Tochter **Shenzhen Airlines** vorgesehen.

US Airways wandelte ihre 18 **A350XWB-800** in A350XWB-900 um, von denen man jetzt 22 Stück bestellt hat. Nach und nach verwandeln sich die 800er-Bestellungen in solche für 900er, da Airbus das kurze Muster wohl überhaupt nicht mehr bauen will.

Auf der Singapore Air Show bestätigte die **Amedeo** ihren Vorvertrag über 20 Airbus **A380**. Amedeo ist seit Kurzem der neue Name der Doric Lease Corp., die bereits 22 A380 im Rahmen von «Sale und Lease back»-Verträgen von Emirates und Singapore Airlines erworben hat. Für die 20 direkt bestellten Flugzeuge gibt es derzeit noch keine Abnehmer. Sie werden einheitlich für 573 Passagiere eingerichtet, um den Sitzkilometer-Kosten-Vorteil gegenüber anderen Widebodies zu halten.

China Eastern gab in einer Börsenmitteilung bekannt, dass sie 70 Flugzeuge der A320neo-Familie zur Lieferung zwischen 2018 und 2020 bestellen will. ●

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 10 Jahren

Am 21. Juni 2004 fand der Start des ersten bemannten, kommerziell finanzierten Weltraumfluges statt. Morgens um 6.45 Uhr hob das Trägerflugzeug White Knight mit dem Raumgleiter SpaceShipOne vom Mojave Airport in Kalifornien ab. In einer Höhe von beinahe 15 Kilometern wurde der Raumgleiter abgekoppelt. Kurz darauf zündete der Pilot Michael Melvill das eingebaute Raketentriebwerk. Im Steigflug erreichte das Flugzeug die dreifache Schallgeschwindigkeit. Melvill lenkte es in einen Parabelflug. Die maximale Höhe betrug 109 Kilometer. Die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) hatte die Grenze zum Weltraum in einer Höhe von 100 Kilometern definiert. Eigentlich hätte eine noch grössere Höhe erreicht werden sollen, aber die Raketenstufe war etwas kürzer in Betrieb als vorgesehen. Deswegen konnte auch der geplante Kurs nicht eingehalten werden. Melvill war insgesamt für drei Minuten in der Schwerelosigkeit.

Das SpaceShipOne ist ein privatwirtschaftlich gebautes Raumflugzeug. Es wurde vom Unternehmen Scaled Composites entworfen. Der wissenschaftliche Wert des Unternehmens ist umstritten, zudem gibt es Fachleute, die 100 Kilometer Flughöhe immer noch als Flug in der Erdatmosphäre einstufen.

... vor 20 Jahren

Am 30. Juni 1994 kam es zum Absturz eines Airbus 330-300 auf dem Gelände des Flughafens in Toulouse. Alle Insassen des Flugzeugs kamen ums Leben.

Im Rahmen eines Testflugs sollte eine Funktion des Autopiloten namens SRS (speed reference system) getestet werden. Dieses kontrolliert Geschwindigkeit, Anstellwinkel und einen minimalen Steiggradienten des Flugzeugs. Konkret sollte während des Tests ein Durchstart der Maschine mit plötzlichem Triebwerksausfall geflogen werden.

Unmittelbar nach dem Durchstarten erhöhten die Piloten den Anstellwinkel des Airbus auf 28° und aktivierten dann den Autopiloten. Gleichzeitig

reduzierten sie die Leistung des linken Triebwerks und schalteten die entsprechende Hydraulikpumpe aus. Wie geplant passte der SRS Mode des Autopiloten den Anstiegswinkel des Flugzeugs der verringerten Schubkraft an. Als dieser 25° erreichte, wechselte der Autopilot aufgrund der vorselektierten Flughöhe den Modus und versuchte die vorgegebene Höhe zu halten. Diese Autopilot-Funktion allerdings war nicht für diese extremen Bedingungen ausgelegt. Der Autopilot agierte daher, ohne die verringerte Schubkraft der Maschine zu berücksichtigen. Dies führte zu einem raschen Geschwindigkeitsverlust des Flugzeugs und brachte es zusätzlich in eine Schräglage. Wegen der geringen Flughöhe hatten die Testpiloten keine Chance, das Flugzeug mit einer Geschwindigkeit von nur noch 90 Knoten aufzufangen.

... vor 30 Jahren

Die Airline Virgin Atlantic Airways wurde 1984 von Sir Richard Charles Nicholas Branson, einem britischen Unternehmer und Ballonfahrer, gegründet. Er lebt in London, auf seinem Landsitz in Oxfordshire und auf seiner 30 Hektar grossen Privatinsel Necker Island, die zu den Britischen Jungferninseln gehört. Branson, mit einem Vermögen von 4,2 Milliarden US-Dollar, ist verheiratet und hat zwei Kinder. Am 22. Juni 1984 fand der Erstflug von London-Gatwick nach Newark mit einer geleasten Boeing 747-200 mit der Registrierung G-VIRG statt.

Im Dezember 1999 wurden 49 Prozent von Virgin Atlantic für 600 Millionen Pfund an Singapore Airlines verkauft. Die Fluggesellschaft hatte in ihrer Vergangenheit schon zahlreiche gerichtliche Konflikte mit British Airways. Virgin Atlantic übernahm den Union Jack, die britische Flagge, auf ihre Flugzeuge. Seitdem prangt an den Flugzeugen der Virgin Atlantic der Slogan «Britain's Flag Carrier».

Virgin Atlantic war die erste Fluggesellschaft in Europa, die eine Premium-Economy-Klasse als Produkt zwischen Business- und Economy-Klasse anbot. Im Dezember 2012 übernahm Delta Air Lines den Anteil an Virgin Atlantic von Singapore Airlines und investierte dafür 360 Millionen US-Dollar in die Gesellschaft.

... vor 40 Jahren

Im Juni 1974 wurde das erste Space Shuttle der NASA gebaut und war nur für Testzwecke bestimmt. Aufgrund einer Fan-Initiative wurde das Shuttle nicht wie geplant «Constitution» benannt, sondern nach dem damals bekan-

nten Raumschiff Enterprise. Im Gegenzug wurde die Raumschiffsklasse der USS Enterprise (NCC-1701) Constitution genannt. An dem Space Shuttle Enterprise wurden 1977 die aerodynamischen Eigenschaften beim Flug in der Atmosphäre erfolgreich getestet, aber auch Tests an der strukturellen Integrität durchgeführt.

Da es über keinen Hitzeschild verfügte und die im Anschluss an den Strukturtest erforderlichen Reparaturmassnahmen als zu kostspielig galten, gelangte der Prototyp der Space Shuttles nie in den Weltraum. Im Zuge der schrittweise vorangetriebenen Modernisierung der Produktionsmodelle wurde sie eigentlich nur noch für die Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt. Heute wird das Space Shuttle im Steven F. Udvar-Hazy Center des National Air and Space Museum der Smithsonian Institution ausgestellt.

... vor 60 Jahren

Am 19. Juni 1954 musste eine Convair CV 240/2 der Swissair (HB-IRW) wegen Treibstoffmangels im Ärmelkanal notwassern. Von den neun Personen an Bord (fünf Gäste, vier Crew) ertranken drei Passagiere, da sie nicht schwimmen konnten und keine Schwimmwesten an Bord waren. Die übrigen überlebten und wurden gerettet. Das Flugzeug hatte sich auf einem Linienflug von Genf nach London befunden. Die Schuld wurde den Piloten angelastet, die es versäumt hatten, vor dem Flug genügend Treibstoff zu tanken, und auch während des Flugs nicht bemerkten, dass der Treibstoff nicht reichen würde. Nach der Notwasserung dieser Maschine im Ärmelkanal wurden alle Flugzeuge ab Juni 1954 mit Schwimmwesten ausgestattet. ●

Shooter's Corner

Die nützlichen Helfer im fotografischen Alltag – Teil 2

Wie wir schon im ersten Teil gesehen haben, können kleine Dinge und Hilfsmittel beim Fotografieren einen grossen Unterschied machen. Hier möchte ich deshalb noch weitere Zubehörteile vorstellen, die sich als nützlich erweisen können.

Text: Dominique Wirz

Die folgenden Ratschläge richten sich eher an ambitionierte Fotografen mit Systemkameras. Bestimmt werden aber auch Kompaktkamera-Besitzer die eine oder andere nützliche Idee finden.

Blitzlichtgeräte

Das in die Kamera integrierte Blitzgerät kann zwar die Schatten eines Motivs aufhellen oder im Nahbereich als Hauptlicht dienen, aber gegenüber einem externen Blitz hat es folgende Nachteile:

- Seine Leitzahl liegt meist nur bei 12 bis 14. Darum ist er in vielen Fällen zu schwach, speziell beim Einsatz im Freien. Gehen Sie deshalb nahe ans Motiv heran.
- Es ist zu nahe beim Objektiv angebracht. Dadurch werden Sie bei einem grösseren Objektiv gerade im Weitwinkelbereich Abschattungen an der Bildunterseite feststellen, speziell, wenn Sie vergessen haben, die Sonnenblende zu entfernen. Ausserdem führt die geringe Distanz zwischen Blitz und Objektiv dazu, dass die roten Reflexionen der Netzhaut vom Objektiv «gesehen» wird.
- Es sitzt immer an der gleichen Position und ist nicht schwenk- und wenig veränderbar. So entstehen harte Reflexe und harte Schatten, die häufig unerwünscht sind.

Externe Blitze sind wesentlich vielseitiger einsetzbar, insbesondere, wenn sie auch einen zur Seite schwenkbaren Reflektor besitzen. Der Reflektor sollte ausserdem zoombar sein, sodass Sie seinen Abstrahlwinkel verändern können. Wenn Sie später mit mehreren Blitzen arbeiten wollen, sollte er sich auch als Slave-Blitz für die drahtlose Blitzautomatik eignen. Um diese Anforderungen zu erfüllen, müssen Sie sich nicht ausschliesslich beim Hersteller Ihrer Kamera umschauchen. Es gibt auch Fremdhersteller, die Herstellerautomatiken unterstützen (z.B. Yongnuo, Metz, Sigma). Wer einmal den Umgang mit einem

externen Blitzgerät gelernt hat, wird es immer dabei haben wollen, da es den fotografischen Aktionsradius wesentlich erweitert.

Reflektoren

Eine weitere Möglichkeit, um den Lichtcharakter auf Ihrem Motiv zu beeinflussen, sind zusammenfaltbare Reflektoren, die meist auch einen Diffusor integriert haben. Sogenannte Diffusoren sind Rahmen oder zusammenfaltbare Ringe, die mit einem halb transparenten Stoff bespannt sind. Mit einem Diffusor können Sie das harte Sonnenlicht abschwächen, indem Sie ihn zwischen Sonne und Motiv positionieren. Der Preis ist allerdings ein Lichtverlust, und das Ergebnis ähnelt einer Beleuchtung, wie sie bei bedecktem Himmel vorkommt. Reflektoren dienen, wie der Name schon sagt, der Reflexion des Lichts. Meist werden Diffusoren mit Überzügen in Silber, Gold und Weiss geliefert und dienen so auch als Reflektoren. Je nach Geschmack und Motiv lassen sich so mit den Überzügen verschiedene Stimmungen erzeugen und Akzente setzen. Oft werden Sie damit harte Schatten aufhellen wollen, ohne sie aber ganz zum Verschwinden zu bringen, damit der Eindruck von Dreidimensionalität erhalten bleibt. Auf jeden Fall wirkt der Aufhelleffekt eines Reflektors natürlicher als jener des Blitzgeräts.

Pflegeset

Objektive sind optische Präzisionsgeräte – sie wollen nicht nur vorsichtig behandelt, sondern hin und wieder auch etwas gepflegt werden. Aber vermeiden Sie zu häufiges Putzen. Jede Reinigung ist ein «Angriff» auf die Glasoberfläche und die darüberliegende Vergütung. Der Zipfel des Taschentuchs oder gar T-Shirts ist für die Reinigung optischer Gläser tabu. Die Wahrscheinlichkeit, dass Sie damit kleine Schmutzpartikel über die Linsenoberfläche verteilen und diese mit einem Schmirgeleffekt einreiben, ist einfach zu gross. Kratzer auf Filter und Linsen entstehen übrigens meist bei unsorgfältiger Reinigung! Als ersten Schritt sollten Sie Schmutz vermeiden: Verwenden Sie schützende Filter und staubdichte Kamerataschen (siehe Teil 1) sowie die Objektivabdeckungen. Besonders auf der Hinterlinse fallen optische Verschmutzungen ins Gewicht!

- Blasebalg und Pinsel: Verwenden Sie zu Beginn der Reinigung einen kleinen Blasebalg (z.B. günstig in der Apotheke zu haben als «Birnenpumpe»). Für grobe Schmutzteilchen nehme ich auch einen weichen Pinsel mit langen Borsten mit. Vergessen Sie nicht, Schmutzpartikel an Fassungen und Einstellringen zu entfernen, damit sie sich nicht in das Objektiv-

Innere «hineinarbeiten». Borsten des Pinsels öfters an einer Tischkante ausklopfen, damit sich der Schmutz löst. Aber auf keinen Fall die Borsten berühren, damit sie fettfrei bleiben.

- Putztücher und Reinigungsflüssigkeit: Spezielle Mikrofasertücher für Fotoobjektive (Fotohandel) kommen erst dann zum Einsatz, wenn alle losen Teilchen auf der Linse entfernt sind. Brillenputztücher haben auf Fotoobjektiven nichts verloren, denn sie sind nicht selten mit chemischen Reinigungszusätzen versehen, die allenfalls bei der Objektivvergütung reagieren. Benutzen Sie zwei Tücher: eines, mit dem Sie die Reinigungsflüssigkeit auftragen und die Verschmutzungen durch vorsichtiges Einreiben lösen; und ein zweites, mit dem Sie die Oberfläche säubern. Verwenden Sie diese Tücher ausschliesslich für die Reinigung ihrer Objektive und bewahren Sie sie staubgeschützt in einem Plastikbeutel auf. Notfalls können Sie statt Reinigungsflüssigkeit auch etwas Wasser verwenden oder das Objektiv anhauchen. Die Tücher können übrigens in der Waschmaschine periodisch gewaschen werden.

Staub und Sensorreinigung

Staub auf dem Objektiv macht nichts. Durch übertriebenes Reinigen kann der Filter oder die Frontlinse sogar mattpoliert werden, was dann hingegen etwas ausmacht. Staub auf der Mattscheibe sieht man am scharf abgebildeten Schmutz im Sucher. Wenn der Staub unscharf erscheint, befindet er sich auf dem Spiegel oder im Objektiv. Staub auf den hintersten Linsen im Objektiv kann auf dem Bild sichtbar sein! Staub auf dem Spiegel ist egal, da er ja für das Foto hochgeklappt wird. Allerdings kann er durch die Bewegungen im dümmsten Fall auf den Sensor wandern. Und dort ist Staub am lästigsten! Was am Schluss wirklich auf dem Bild sichtbar ist, sieht man gut, indem man eine gleichmässig helle Fläche mit maximal geschlossener Blende abfotografiert! Viele Kameras besitzen zwar eine Sensorreinigung mittels Ultraschall, aber manchmal reicht auch diese nicht mehr. Jede Kamera besitzt aber eine «Wartungsfunktion» im Menü, mit der man den Spiegel hochklappen kann. Mit Druckluft wird der Staub dann aus dem Gehäuse geblasen. ACHTUNG: Spiegel und Lamellen sowie Sensor nicht berühren! (Ich verwende eine birnenförmige Pumpe, wie man sie in jeder Apotheke für Flüssigkeiten kaufen kann.) Wenn das nicht mehr hilft, kann man die Kamera zum Service bringen. Sensorreinigung ist oft gratis. Auf Reisen empfehle ich unter den vielen Allerweltsmitteln, die im Internet angepriesen werden, Sensor-Film (www.sensor-film.com). Eine unkonventionelle, aber höchst

wirkungsvolle Methode. Bei wenig Staub setze ich auch mal den Visible Dust Arctic Butterfly 724 (www.visibledust.com) ein, der mit einem statisch aufgeladenen, rotierenden Pinsel die Staubkörner effizient entfernt (Achtung: Pinsel niemals berühren, sonst muss er entsorgt werden!). Sensor-Tabs und Putzmittel sind eine weitere Möglichkeit. Allerdings finde ich es persönlich recht schwierig, dabei keine Schlieren auf dem Sensor zu hinterlassen. Die meisten solcher Putzsets sind darüber hinaus völlig überteuert. Wichtig ist auch die Vorsorge: Objektive immer mit Rückdeckel lagern. Zweitgehäuse ohne Objektiv mit Gehäusedeckel verschliessen. Beim Objektivwechsel darauf achten, dass das Gehäuse nur kurze Zeit offen ist.

Und sonst noch ...

Ich habe auch ein normales Baumwolltuch in der Kameratasche, mit dem ich die Kamera und Objektive nach Regen oder Spritzern trockne, bevor ich sie in die Tasche stecke. Für den Einsatz im Regen verwende ich einen Plastiksack, in den ich ein Loch fürs Objektiv geschnitten habe. Ein Gummi hält den Sack am Objektiv fest. Für ausgedehnte Regenexpeditionen lohnt es sich, auch ein Schirm mitzunehmen. Es gibt auch Schirmmodelle, die sich am Stativ befestigen lassen! Bei mir kommt auf jede Reise auch ein Ton-Aufnahmegerät mit (z.B. Olympus LS11 mit dem OKM-II-Kopfhörermikrofon von www.soundman.de). So kann ich später bei meinen Tonbild-Shows etwas mehr Atmosphäre erzeugen. Das Gerät dient auch als Tagebuch, wenn man vor lauter Fotografieren zu müde zum Schreiben ist. ●

Nächste Fotokurse 2014

- 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.