



# RUNDSCHAU

4 | 2014

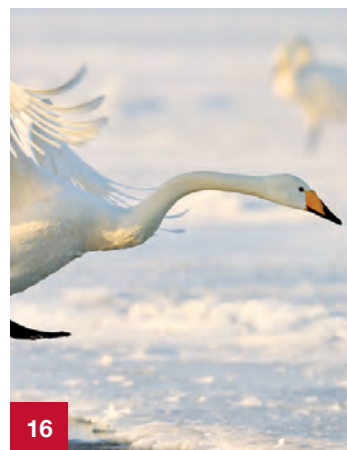
SWISS  ALPA  
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS  
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



**Motivierte Mitarbeiter – der Schlüssel zum langfristigen Erfolg • Was Hänchen nicht lernt ... • Rückenwind vermindert Sicherheit • Müdigkeit steigert Risikobereitschaft**

# Inhalt



- 3 The President's Voice**  
Rolf Odermatt vergleicht die Arbeitszufriedenheit der Swiss-Mitarbeiter mit den Firmen, die vor Kürze einen Award für den beliebtesten Arbeitgeber erhalten haben.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Motivierte Mitarbeiter – der Schlüssel zum langfristigen Erfolg**  
«Ein guter Vorgesetzter setzt sich nicht vor seine Mitarbeitenden, sondern stellt sich hinter sie.» Dieses Zitat trifft das Problem beim Umgang des Managements der Swiss mit ihren Mitarbeitern im Kern. Was brauchen Mitarbeiter, um motiviert zur Arbeit zu gehen, und was bietet die Swiss davon?
- 8 Was Hänchen nicht lernt ...**  
Es gab viel zu lernen aus den vergangenen Monaten. Vielleicht gar zu viel. Aber neben der Menge spielt auch die Art eine Rolle. Dazu ein Artikel, wie lernen auch aussehen könnte.
- 10 Müdigkeit steigert Risikobereitschaft**  
Piloten und Manager treffen dauernd Entscheidungen. Wenn sie ausgeschlafen und fit sind, können sie sich auf ihre Hirnleistung verlassen. Unter Schlafmangel arbeitet das Hirn langsamer und anders. Fehlentscheidungen und riskantes Verhalten sind die Folgen. Zwei Studien erklären das Phänomen.
- 12 «Go-ahead» – die Arbeitsplätze im Approach**  
Ein Blick hinter die Kulissen der Zürcher Approach-Arbeitsplätze in Wangen bei Dübendorf.
- 15 Pilots & Controllers «GET TOGETHER»**
- 16 Rückenwind vermindert Sicherheit**  
Am Flugplatz Zürich werde das Flugregime bei Rückenwind in der Regel erst nach Durchstartmanövern gewechselt – ATC-Controller widerlegen diese Behauptung. Der Flugplatz hält sich aber auch nicht an Sicherheitsempfehlungen der ICAO.
- 19 Pilot Bütlers letzte Rotation**  
Pilot ist auch nach über dreissig Jahren Roland Bütlers Traumberuf. Doch der Pilotenalltag ist nicht nur spektakulär: Einsamkeit in der Nacht, lange Stunden auf engstem Raum, getrennt von der Familie. Wir haben den 60-Jährigen auf seinem letzten Langstreckenflug begleitet.
- 22 Civilized Thinking**  
I have control, you have control ...
- 23 Zur Stärkung der Volksrechte**  
Am 3. Oktober lancierte ein Komitee unter der Leitung von Pro Flughafen die Volksinitiative «Pistenverlängerungen vors Volk!». Mit der Initiative soll erreicht werden, dass künftig das Volk bei einer möglichen Pistenveränderung in jedem Fall das letzte Wort hat.
- 25 Lokomotivführer und ihre Herausforderungen**  
Die Schweizer Lokomotivführer sind bei verschiedenen Firmen angestellt. Sie kämpfen für attraktive Arbeitsbedingungen. Billige ausländische Arbeitnehmer drängen aber in den Markt. Es gibt einige Parallelen zwischen der Welt auf Schienen und der Luftfahrt.
- 28 Den dritten Lebensabschnitt genießen**  
Die Planung der Pensionierung ist vor allem auch Finanzplanung. Sollen die Gelder der Pensionskasse als Rente oder Kapital bezogen werden? Wie steht es um die künftigen Ausgaben? Reichen die Einnahmen nach der Pensionierung dazu aus? Bei der Beantwortung solcher Fragen bietet Ursula Scherer-Wolf ihre Dienste als Vorsorgeberaterin an.
- 30 Formationsflug aus 50 Perspektiven**  
Weit über 100 000 Mal wurde der Film «AIR14 - The pilot's view» bereits angeschaut. Was an Vorbereitung nötig war, wie und womit der Film gedreht wurde, erklären Sales Wick, fliegender Kameramann und Produzent, sowie Jürg Hartmann, Chief Flight Instructor und Pilot an Bord der A330.
- 34 On The Air...**  
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 36 Gelesen**
- 41 Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»**
- 42 Wer findet die drei Unterschiede?**
- 43 Eintritte & Pensionierungen**
- 46 Zeitreise**  
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 48 Wir trauern, Termine & Mitteilungen**
- 49 Temporärer Umzug des AEROPERS-Sekretariats**
- 50 Shooter's Corner**  
Was macht ein gutes Foto aus? Vereinfacht gesagt entscheidet der Betrachter, ob ein Bild gut ist. Kann es die Aufmerksamkeit eines Betrachters für eine Weile an sich binden und hinterlässt es gar noch eine Wirkung, dann ist es ohne Zweifel ein gutes Bild.

# The President's Voice



Am 17. September 2014 wurde in Bern der 14. Swiss-Arbeitgeber-Award verliehen und wurden damit die besten Arbeitgeber der Schweiz gekürt. Die Jury bei diesem Wettbewerb bestand aus 35 000 Mitarbeitenden der teilnehmenden Firmen, die an der umfassenden Mitarbeiterbefragung teilnahmen. Die Mitarbeitenden beantworteten 55 Fragen zu zentralen Aspekten ihrer Arbeitssituation, ihrer Arbeitszufriedenheit und ihrem Commitment gegenüber dem Arbeitgeber. In der Kategorie der grossen Unternehmen mit über tausend Mitarbeitern gewann mit der SVGroup eine Firma mit 5000 Mitarbeitenden aus dem Gastgewerbe. Dieser Bereich der Dienstleistungsbranche ist ähnlich wie die Fliegerei nicht auf Rosen gebettet und einer starken Konkurrenz ausgesetzt. Umso erwähnenswerter ist, dass die befragten Mitarbeiter die hohe Wertschätzung für ihre Arbeit von Seiten der Vorgesetzten und den kooperativen Führungsstil loben. In der Analyse ist man sich einig, dass das hohe Commitment der Arbeitnehmer zur Firma Hand in Hand gehe mit einer hohen Kundenzufriedenheit. Die SVGroup steigerte in den vergangenen Jahren kontinuierlich Umsatz und Gewinn und erreichte im Jahr 2013 Rekordwerte.

Die Zeitschrift «Bilanz» kürt jährlich die beliebtesten Arbeitgeber der Schweiz. Das Resultat basiert auf einer Umfrage bei 11 000 Studierenden aller Fachrichtungen. Unter den ersten Plätzen finden sich bekannte Namen von vielen grossen Unternehmen. Auch die Swiss befindet sich darunter, und das Swiss Management schmückt sich gerne mit diesem Ranking. Studierende haben in der Regel noch wenig bis keine eigene Erfahrung in der Arbeitswelt. Ihre Beurteilung bezieht sich auf das Hörensagen und das öffentliche Image der Firmen. Ein Image ist aber immer ein Gesamteindruck, basierend auf der Vergangenheit, und somit ist die Beurteilung der Swiss als Arbeitgeberin in der Bilanzumfrage eine reine Rückblende auf die Vergangenheit. Die heutige Situation danach zu beurteilen, ist ein «Zurück in die Zukunft».

Für die Beurteilung der heutigen Situation müssen also die Mitarbeiter befragt werden. Dies hat das Swiss Management auch getan und das Unternehmen mit dem vielsagenden Namen «Great Place to Work» beauftragt, eine Mitarbeiterumfrage durchzuführen. Im Februar 2014 haben 60 Prozent oder 4500 Swiss-Angestellte den Fragebogen ausgefüllt und Kommentare abgegeben. Die Interpretation der Resultate und daraus folgende Aktionen seien erste Priorität, wurde Ende April bekannt gegeben. Die Geschäftsleitung werde die Resultate im Detail studieren und über die weiteren Schritte entscheiden. Bis heute wurde den Mitarbeitern die statistische Verteilung der Antworten

auf die einzelnen Fragen nicht bekannt gegeben. Es wurde einzig kommuniziert, dass die Umfrage in den Bereichen Kameradschaft und Stolz gute Resultate erzielt habe, dass dagegen die Bereiche Glaubwürdigkeit, Respekt und Fairness kritisch beurteilt worden seien. In den Kommentaren wurde bemängelt, dass die Arbeitnehmer mehr Anerkennung möchten, dass sie sich nicht in die Entscheidungsfindung einbezogen fühlen und dass sie wenig Vertrauen ins Management hätten. Interessanterweise sind das gerade jene Punkte, die von den SVGroup-Mitarbeitern als positiv hervorgehoben werden: Wertschätzung und kooperativer Führungsstil.

Glaubwürdigkeit, Respekt und Fairness machen gemäss demselben Institut «Great Place to Work» das Vertrauen aus. Und Vertrauen sei das Kernmerkmal einer ausgezeichneten Arbeitsplatzkultur. Vertrauen werde geschaffen durch die wahrgenommene Glaubwürdigkeit des Managements, den Respekt, der den Mitarbeitern ihrer Auffassung nach entgegengebracht wird, und das Mass an Fairness, mit der Mitarbeiter behandelt werden möchten.

Reinhard Sprenger nennt in seinem Buch «Vertrauen führt» als Voraussetzung für Vertrauen unter anderem Wahrhaftigkeit und das konsequente Einhalten von Verträgen. Die Fachleute sind sich also ganz offensichtlich einig.

Aber es gibt auch beratungsresistente Managements, die sich gegen aussen zwar progressiv und fortschrittlich geben, im Umgang mit dem Personal und im Führungsstil aber absolut keine Veränderung und keinen echten Fortschritt zulassen. Eine Strategie gegen das Personal kann nicht erfolgreich sein, da hilft auch kein Trickfilm auf Kindergarteniveau. Eine Strategie mit einem diktatorischen Führungsstil, unangetastet, einsam und von oben herab, absolut keine Kritik ertragend: haben wir so etwas in der Schweizer Aviatik nicht schon einmal erlebt? Damals hat es in einem Fiasko geendet, eine sehr unerfreuliche Erfahrung vor allem für das Personal in allen Bereichen der Aviatik schweizweit. Wir wollen sicher nicht «zurück in die Zukunft»!

Rolf Odermatt  
Präsident

# Editorial



Vor 25 Jahren trat ich in die damalige Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) ein. Ein gut ausgebildetes Team von Fachinstruktoren vermittelte uns im Klassenzimmer die Theorie. Der Lernstoff war auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten. So war es möglich, den Pilotenberuf innerhalb von 18 Monaten von

Grund auf – ohne vorherige Kenntnisse – zu erlernen. Bei der Schulung auf den ersten Jet absolvierten wir einige Lektionen im Selbststudium. Dazu standen uns Diashows zur Verfügung. Den Diaprojektor bedienten wir selber. Es handelte sich um ein Gerät, das mit zwei Trommeln Dias und einer Tonkassette bestückt wurde. Das Audioband war rund 20 Zentimeter breit und enthielt die Steuerungsimpulse und die gesprochenen Texte. Wir sassen dann an einem Tisch vor zwei Projektionsscheiben, auf welche die Dias von hinten projiziert wurden.

Nach einer solchen Lektion hatte ich das Gefühl, den Stoff in der nötigen Breite und Tiefe erkannt zu haben. War während der Präsentation etwas unklar, konnte ich unterbrechen, in den Handbüchern nachschlagen, die wichtigen Seiten herausnehmen, vergleichen, Notizen machen und mir so einen Überblick verschaffen – einen Überblick, wie das nur mit wahrhaftigem Papier auf einem Schreibtisch möglich ist.

25 Jahre später sitze ich zu Hause vor meinem Schreibtisch und kämpfe mich bei der «Herbstrevision 2014» durch Hunderte PDF-Seiten, einige CBTs (modern aufgemachte Diashows) und Filme. Ich schätze mich glücklich, denn ich habe ein ähnliches Set-up wie vor 25 Jahren: zwei grosse Bildschirme und einen Schreibtisch – allerdings privat finanziert. Damit enden die Parallelen aber auch schon.

Ginge es nach der Firma, müsste ich mich mit einem Laptop begnügen, der einigermaßen stabil läuft und auf dem sämtliche Dokumente abgespeichert sind. Ich könnte sogar eine Seite des neu im A4-Format erschienenen OM A leserlich darstellen, wenn ich das Teil hochkant, aufgeklappt wie ein Buch, auf den Tisch stellen

würde. Den grossen Ärger verursacht aber die Tatsache, dass niemand die wichtigen Inhalte im Voraus – wie vor 25 Jahren – für alle benutzer- und lernfreundlich aufgearbeitet hat. Nun muss sich jeder der über 1100 Airbus-Piloten der Swiss selber zurechtfinden. Anstatt dass die Firma diese Arbeit übernommen hätte – «Es sind die chliine Sache, wo de grossi Unterschiid usmached» –, muss jeder Einzelne den Aufwand in der Freizeit leisten. Die vielen Weisungen, Informationen, Bulletins, Masterdokumente, Revisionen und revidierten Revisionen machen es sehr schwierig, den Überblick zu bewahren. Oft erfährt man nur durch Zufall, was auch noch neu ist, oder erkennt die Tragweite der Änderung erst spät – «Either we do it properly, or we don't do it at all.»

Janos Fazekas hat sich mit der Thematik des Distant Learnings oder E-Learnings befasst. Er stellt der Swiss kein gutes Zeugnis aus. Was die Art und Weise des selbstständigen Lernens betrifft, ist sie technologisch stehen geblieben. Bei der Projektführung, Vorbereitung und Unterstützung der Crews im Umgang mit Neuem ist sie sogar eklatant ins Hintertreffen geraten.

Wenn bei der Diskussion um diese unhaltbaren Zustände an die professionelle Grundhaltung und Berufsehre der Piloten appelliert wird, entsteht verständlicherweise keine bessere Stimmung im Korps. Dominik Haug legt mit seinem Text den Fokus auf die Motivation von Angestellten. Er erklärt mit Bezug auf die Situation der Swiss, wo die aktuellen Probleme liegen.

Vor der Flut von Neuerungen kann sich auch unser Kolumnist Peter Küng nicht verschliessen. Zu Recht vergleicht er die revolutionäre Entwicklung diesen Herbst mit anderen Umbrüchen, die zum Teil auch schon 25 Jahre zurückliegen – womit sich der Kreis wieder schliesst.

*Und nun: you have control!*

Jörg 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  
Jörg Ledermann, Redaktor, Captain A330/340  
Janos Fazekas, Redaktor, F/O A330  
Dominik Haug, Redaktor, F/O A320  
Marcel Bazlen, Redaktor, F/O A330  
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: Sales Wick, © AEROPERS

Redaktionsschluss «Rundschau» 1/2015: 11. Februar 2015

# Motivierte Mitarbeiter – der Schlüssel zum langfristigen Erfolg

«Ein guter Vorgesetzter setzt sich nicht vor seine Mitarbeitenden, sondern stellt sich hinter sie.»  
Dieses Zitat des Schweizer Autors Peter F. Keller trifft das Problem beim Umgang des Managements der Swiss mit ihren Mitarbeitern im Kern.

*Text: Dominik Haug*

In mehr oder weniger regelmässigen Abständen wird unser Crewmail-Postfach in den letzten Wochen und Monaten mit E-Mails von verschiedensten Absendern, aber alle mit dem gleichen Tenor, gefüllt. Es wird über die grossen Schwierigkeiten, die vor uns liegen, lamentiert. Die schwarzen Wolken am Horizont, verkörpert durch die Golf-Carrier und Low-Cost-Airlines, werden gebetsmühlenartig beschworen. Der Mehrheit der Mitarbeiter ergeht es dabei ähnlich. Es geht dabei verloren, dass die Firma – und damit wir – äusserst erfolgreiche Jahre hinter uns haben und vor allem im europäischen Vergleich alles andere als schlecht dastehen. Es entsteht der Eindruck, als stünde das Ende unserer Firma in den nächsten Jahren unausweichlich bevor, wenn man nicht sofort zu gravierenden Sparmassnahmen bereit wäre. Ein Dankeschön für geleistete Arbeit und Engagement sucht man meist vergeblich oder findet es, wenn überhaupt, nur in seltenen Fällen, und wenn, dann nur am Rande.

Um es mit den Worten Kurt Tucholskys zu sagen: «Alles ist richtig, auch das Gegenteil. Nur «zwar ... aber», das ist nie richtig.» Es wäre sehr wünschenswert, wenn sich die Führung der Swiss dies zu Herzen nehmen würde. Dann wäre auch von Wertschätzung der Arbeit die Rede, und es würde nicht wie bisher jedes gute Ergebnis mit einem kritischen «zwar ... aber» wieder in den Schatten gestellt und heruntergespielt werden.

## Wer gerne arbeitet, arbeitet gut und sogar härter

Ob der Arbeiter in der Fabrik oder der Sachbearbeiter im Grossraumbüro – ein Grundsatz gilt für die Mehrheit der Arbeitnehmer gleichermaßen: Je zufriedener man morgens zur Arbeit geht, desto besser ist die abgelieferte Arbeit. Es gibt natürlich verschiedene Bereiche, die beeinflussen, ob ein Arbeitnehmer gerne zur Arbeit geht oder eher nicht. Flexible Arbeitszeiten, angemessene Bezahlung, Wertschätzung oder die Möglichkeit, sich aktiv in der Firma einzubringen, sind nur einige wenige Beispiele, welche die Identifikation des Arbeitnehmers mit seinem Arbeitgeber beeinflussen. Je nach Branche des Unternehmens lassen sich diese Rahmenbedingungen mehr oder weniger einfach realisieren.

Wie Studien und Mitarbeiterumfragen gezeigt haben, ist für die Motivation der Mitarbeitenden vor allem entscheidend, ob sie sich ernst genommen fühlen und ob ihre Arbeit wertgeschätzt wird. Vor etlichen Monaten wurden die Mitarbeiter der Swiss gebeten, an einer Mitarbeiterumfrage teilzunehmen. Auf die Veröffentlichung der Ergebnisse warten die Mitarbeiter bis zum heutigen Tag immer noch. Über die Gründe, warum das Management die Ergebnisse zurückhält, kann man nur spekulieren. Dieses Zurückhalten verstärkt das Gefühl, ernst genommen zu werden, mit Sicherheit nicht – ein Gefühl,

das sowieso schon nur sehr schwach vorhanden ist. Im Gegenteil: anstatt ernst genommen zu werden, werden den Mitarbeitern die fehlende Weitsicht und der Blick auf das grosse Ganze abgesprochen. Es mag mit Sicherheit richtig sein, dass man als Pilot oder Flight Attendant nicht den betriebswirtschaftlichen Überblick hat. Dies dem Mitarbeiter aber direkt so zu sagen, stärkt nicht gerade das Wohlbefinden und die Identifikation mit dem Arbeitgeber.

Eine Studie der University of Warwick kam zu dem Ergebnis, dass wir nicht nur besser arbeiten, wenn wir motiviert sind, sondern dass wir sogar dazu bereit sind, deutlich härter zu arbeiten. Im Detail kam die Studie zu dem Ergebnis, dass motivierte Mitarbeiter im Durchschnitt bis zu zwölf Prozent produktiver sind. Als Spitzenreiter wird in der Studie Google angeführt, deren Mitarbeiter in den letzten Jahren um ganze 37 Prozent produktiver wurden. Google investierte grosse Summen in die Förderung von flexiblen Arbeitszeiten, Kinderbetreuungsmöglichkeiten und firmeninternen Sportprogrammen.



«Wer motiviert ist und gute Arbeitsbedingungen hat, ist eher bereit, die berühmte «extra mile» zu gehen.»

## Die Performance-Pyramide

Relativ bekannt ist die Bedürfnishierarchie nach Maslow, die häufig als Pyramide dargestellt wird. Hierbei handelt es sich um die Bedürfnisse, die jeder Mensch hat, um seelisch zufrieden sein und sich selbst zu verwirklichen zu können.

Eine andere, weniger bekannte Pyramide untersucht die Grundlagen für motivierte Mitarbeiter. Nach einer Studie von Aon Consulting lässt sich Mitarbeitermotivation durch fünf verschiedene Antreiber verbessern. Dieser Ansatz ist auch als Performance-Pyramide bekannt. Ihr Aufbau und die Bedeutung der einzelnen Stufen werden im Folgenden erklärt. Direkt dazu folgt der Vergleich, wie es bei der Swiss aktuell um die entsprechende Stufe bestellt ist.

## Safety & Security

Die Basis für einen motivierten Mitarbeitenden spielt die Sicherheit. Dies dehnt sich sowohl auf die politische, private als auch auf die gesundheitliche Ebene aus. Hierauf hat der Arbeitgeber natürlich wenig bis keinen Einfluss. Was er aber beeinflussen kann, ist die Sicherheit am Arbeitsplatz durch mögliche Verbesserungen im Arbeitsschutz. Zudem kann er durch Arbeitsplatzsicherheit die Furcht vor dem Verlieren des Arbeitsplatzes nehmen. Neben diesen offensichtlichen Ängsten fällt aber auch noch mehr in diese Kategorie. So sollte das Arbeitsklima frei sein von Einschüchterungen, Angst und Bedrohungen.

Die Swiss schreibt seit einigen Jahren Gewinn. Nach Aussagen des Managements stehen jedoch harte Zeiten bevor. Die Konkurrenz werde grösser und man müsse im grossen Stil sparen, um konkurrenzfähig bleiben zu können. Ausserdem wurden diverse Gesamtarbeitsverträge gekündigt, und es ist geplant, einen Teil der Langstrecke von der Swiss International zur Swiss European auszulagern. Momentan ist die Arbeitsplatzsicherheit noch gegeben, aber gerade der Blick in die nahe Zukunft erfüllt viele Mitarbeiter mit grosser Verunsicherung und Unsicherheit.



Die Performance-Pyramide nach Aon Consulting. Jede Stufe muss erfüllt sein, damit die Mitarbeiter motiviert sind.

## Rewards

Es ist wohl nicht von der Hand zu weisen, dass die meisten Mitarbeitenden nicht mehr zur Arbeit kommen würden – oder zumindest nicht in dem Umfang –, wenn sie morgen im Lotto gewinnen würden. Auf die Unwahrscheinlichkeit, dass dies eintritt, zu bauen, reicht aber für den Arbeitgeber nicht aus. Wenn die Belohnung der Arbeit nicht angemessen ist, dann schauen sich die Mitarbeiter nach anderen Arbeitgebern um. Hier geht es natürlich in erster Linie um materielle Belange wie einen angemessenen Lohn, Zusatzzahlungen wie ein 13. Gehalt oder eine Gewinnbeteiligung. Neben den materiellen Dingen spielt in diese Kategorie aber auch die Wertschätzung der geleisteten Arbeit ein.

Ob unser Salär angemessen ist oder nicht, ist sicher eine Streitfrage. Das Anfangsgehalt ist im Schweizer Durchschnitt sicher nicht das höchste, aber für einen Berufsan-

fänger nach einer zweijährigen Ausbildung auch nicht das schlechteste. Generell lässt sich sicherlich sagen, dass keiner der Piloten bei der Swiss an der Armutsgrenze lebt, aber auch keiner im puren Luxus. Zwar gibt es bei uns ein Gewinnbeteiligungssystem, aber dieses soll nach Wunsch des Managements abgeschafft werden. Es geht auf der Stufe «Rewards» aber nicht ausschliesslich um materielle Belohnung. Die individuell gefühlte Wertschätzung, die jeder Mitarbeiter erfährt, fällt auch unter diese Kategorie. Dies kann sich durch Belobigungen für geleistete Arbeit oder einen guten Jahresabschluss äussern. Selbst ein einfaches, jedoch uneingeschränktes Dankeschön kann schon Wunder bewirken.

## Growth

Selbst wenn mein Gehalt angemessen und mein Arbeitsplatz sicher ist, werde ich langfristig unzufrieden werden, wenn ich keine Entwicklungsmöglichkeiten sehe. Ich muss die Möglichkeit haben, mir vorzustellen, wo ich mich in der Firma in zehn Jahren sehe, und diese Stellung sollte höher sein als die heutige. Ist dies nicht gegeben, wird sich der Arbeitnehmer nach Alternativen umschauen, bei denen er bessere Entwicklungsmöglichkeiten hätte.

Die Pilotenkarriere bei der Swiss war seit Jahrzehnten fest vorgegeben. Man startete als junger First Officer auf der Kurzstrecke und wechselte nach einiger Zeit auf die Langstrecke, um als Captain wieder zurück auf die Kurzstrecke und schlussendlich auch hier wieder auf die Langstrecke zu wechseln. Durch die anstehenden Umstrukturierungsmassnahmen steht diese Karriere auf dem Spiel. Es wurden die Tore für Direct-entry-Captains geöffnet und ein Salärmodell eingeführt, bei dem die Firma ein finanzielles Interesse daran hat, neue Piloten einzustellen, da diese billiger sind als schon vorhandene – insbesondere auf dem Captains-Sitz. Daher macht sich bei den Piloten Unsicherheit über die eigene Karriere breit.

## Affiliation

Ein Mitarbeiter möchte sich mit seinem Beruf und seinem Arbeitsplatz identifizieren. Er möchte dazugehören und stolz auf seinen Arbeitgeber sein. Im sozialen Umfeld hört man von vielen, die unglücklich mit ihrer Arbeit sind. Man möchte sich da hervorheben und es besser haben. Ausserdem möchte man für die Werte und Ideen des Unternehmens stehen: man möchte sich mit ihnen identifizieren. Ist dies möglich, gibt man gerne etwas mehr und geht die berühmte «extra mile».

Die Identifikation mit ihrem Beruf ist unter Piloten besonders gross. Dies liegt aber am Beruf selbst und weniger am Arbeitgeber. Gewisse Fluggesellschaften genießen ein höheres Ansehen in der Bevölkerung als andere. Die Swiss liegt hier sicher nicht an unterster Stelle, aber auch nicht an oberster. Jedoch hat das Management durch die geforderten Sparmassnahmen in den vergangenen Monaten der Identifikation mit der Swiss – nicht mit dem Pilotenberuf – geschadet. Die äussert sich durch die fehlende Bereitschaft, die «extra mile» zu gehen. Die Nähe zum Management ist nicht vorhanden, und man fühlt sich grösstenteils von oben herab behandelt.

## Work/Life Harmony

Alle zuvor genannten Stufen mögen zu 100 Prozent erfüllt sein: Der Verdienst gut, der Arbeitsplatz

sicher, man hat Karriereperspektiven und identifiziert sich voll und ganz mit seinem Arbeitgeber. Dies nützt aber alles nichts, wenn nicht genügend Freizeit bleibt, um Dinge tun zu können, die man gerne macht, oder Zeit für seine Familie und Freunde zu haben. Ist dieses grundlegende Bedürfnis nicht erfüllt, nützen die anderen Stufen auch nichts.

*In der Schweiz sind durchschnittlich 10 bis 60 Prozent der Arbeitnehmer, je nach Branche, in einer Teilzeitbeschäftigung. Insgesamt arbeiten jedoch nur zehn Prozent der Männer weniger als 100 Prozent. Bei der Swiss pendelt der Wert der in Teilzeit angestellten Piloten um die 30 Prozent und liegt damit beinahe dreimal so hoch wie im Schweizer Durchschnitt. Besonders auffallend ist, dass knapp über die Hälfte der Captains in Teilzeit arbeiten! Daraus lässt sich ableiten, dass die Piloten sich durch Reduktion des Arbeitspensums mangelnde Freizeit und Erholung erkaufen. Nun stellt das Management die Forderung, dass die Arbeitszeiten erhöht und die Anzahl freier Tage reduziert werden müsse. Wie sich das auf die Work/Life Harmony auswirken würde, ist wohl offensichtlich.*

#### Wie steht es also um die Motivation bei der Swiss?

Aufgrund der schwindenden Identifizierung mit der Firma hat die Swiss in den letzten Wochen verschiedentlich versucht, gegenzusteuern. So hat man einen Trickfilm entworfen, der die Zukunft der Swiss den Kunden, aber vor allem den Mitarbeitern näherbringen soll.

Tragisch ist nur, dass dieser Trickfilm inhaltlich voller Widersprüche ist und daher auch bei der Belegschaft mehrheitlich auf Ablehnung stösst, wie Vorführungen in der letzten Zeit gezeigt haben. So wird der Mitarbeiter im Film an eine wichtige Stelle gestellt, was in der Theorie auch richtig ist. Allerdings sind solche Aussagen wenig glaubwürdig, wenn die Praxis im Widerspruch dazu steht. Es stellt sich die Frage, wie der Mitarbeiter eine wichtige Schlüsselposition einnehmen und wichtig sein soll, aber die Gesamtarbeitsverträge kontinuierlich in allen Bereichen - beim Kabinen-, Boden- und Cockpit-Personal - gekündigt werden und

zu deutlichen Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen gedrängt wird. Die Glaubwürdigkeit der Firma leidet dann sehr, und die Motivation wird noch mehr geschmälert; es scheint, als ob man gar keine Aussagen in der Richtung gemacht hätte, der Mitarbeiter stünde an erster Stelle.

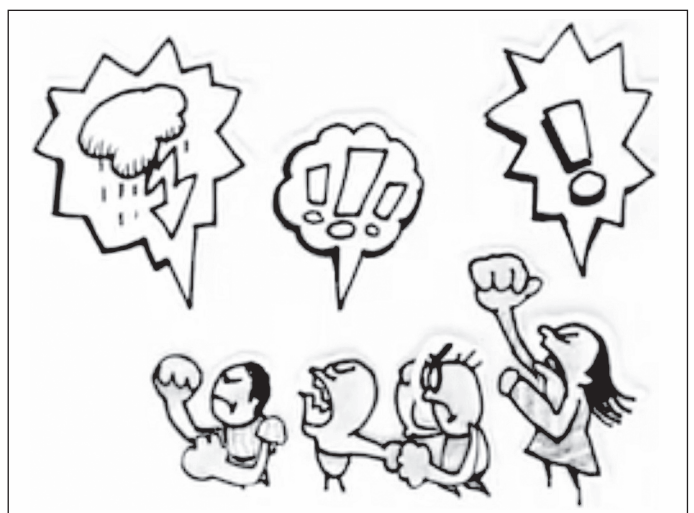
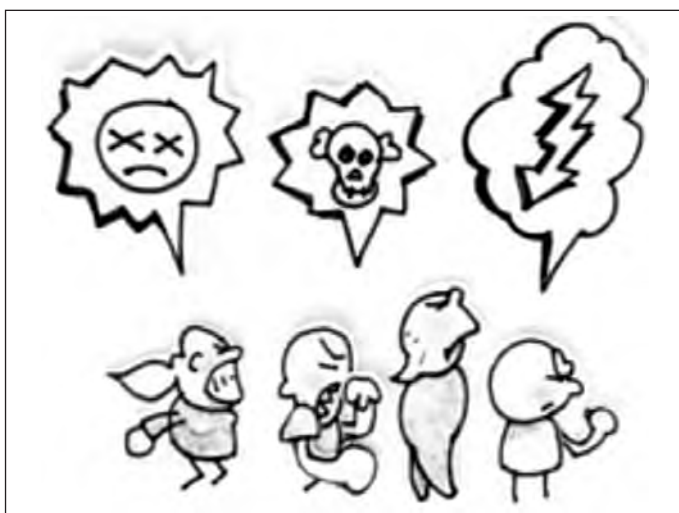
Aufgrund der vermutlich sehr schlechten Ergebnisse der Mitarbeiterumfrage bei der Kabinenbesetzung wurde bei den Flight Attendants ein «YOU. COUNT»-Tag eingeführt. Die Wünsche und Bedürfnisse

der Kabinenbesetzungen sollen besser verstanden und der Wert ihrer Arbeit mehr geschätzt werden. Dies klingt nach dem richtigen Weg. Es bleibt allerdings abzuwarten, wie diese Tage in der Praxis aussehen werden und ob die Flight Attendants ein ehrliches Gefühl spüren,

dass sie wichtig sind und zählen. Falls dies nicht der Fall sein sollte, schadet sich das Management mehr, als wenn es einen solchen Tag nicht eingeführt hätte.

Bei der Betrachtung der Performance-Pyramide lässt sich abschliessend zusammenfassen, dass bei der Zufriedenheit und Motivation innerhalb der Swiss bereits deutliche Risse im Lack zu sehen sind. Dies liegt vor allem an dem Weg, den das Management eingeschlagen hat. Es ist offensichtlich, dass eben dieser Weg nicht in die richtige Richtung führt, um die Mitarbeiter an das Unternehmen zu binden und zu motivieren. In der Vergangenheit war die Mehrzahl mehr oder weniger zufrieden mit den Arbeitsbedingungen. Natürlich wurde hin und wieder den goldenen alten Zeiten hinterhergetrauert, aber alles im allem war man doch recht zufrieden. Durch die immer höheren Forderungen des Managements und die nicht vorhandene Wertschätzung für das Erreichte schwanden die Identifikation und die Bereitschaft, sich besonders für die Firma einzusetzen. Leider ist es ein Vielfaches schwieriger, dieses verloren gegangene Vertrauen wieder zurückzugewinnen, als es zu verlieren. Da das Management seinen eingeschlagenen Weg jedoch ohne erkennbare Kompromisse weiterverfolgt, ist es nicht absehbar, wann und ob dieses Vertrauen wieder zurückgewonnen werden kann. ●

**«Ein Dankeschön für geleistete Arbeit und Engagement sucht man meist vergeblich.»**



«... harte Verhandlungen mit den Gewerkschaften». Ausschnitt aus dem Trickfilm «Next Generation Airline of Switzerland». (Quelle: Youtube)

# Was Hänschen nicht lernt ...

**Neue Procedures, neue Flugzeuge und neue Flugplanungssysteme verlangen von uns eine detaillierte Vorbereitung. In unserer schönen neuen Welt stehen uns neben Büchern auch elektronische Hilfsmittel zu Verfügung. Eine Bestandsaufnahme auf dem Gebiet des E-Learnings zeigt, dass die Zeit bei der Swiss stehen geblieben ist.**

*Text: Janos Fazekas*

Tempora mutantur, et nos mutamur in illis. Nicht nur wir sind im Fluss, auch die Luftfahrt steht nicht still. Beim Erscheinen dieses Artikels sind bedeutende Veränderungen in unseren Büchern und Procedures bereits Geschichte. Das FCOM beinhaltet nun Flight Procedures, die in vielen wesentlichen Punkten jenen von Airbus entsprechen. Das OM A wurde den Vorgaben der EU angepasst, und mit SABRE haben wir nun auch ein neues Flugplanungssystem. Und ich bin zusätzlich in den Genuss meines CCQ-320/330 gekommen. Kurz gesagt: es gab einiges zu lernen. Das ist ein guter Anlass, sich auch gleich mit unseren Lehrmitteln auseinanderzusetzen. Während wir vor, während und nach unseren Simulator- und IPT-Sessions in den Genuss von sehr guter Instruktion kommen, sind wir beim Aufarbeiten der oben genannten Neuerungen oftmals allein mit unserer Personal Hardware. Die Handbücher existieren in elektronischer Form, und es stehen Videos und CBTs online zur Verfügung. Wir bewegen uns also im Feld des E-Learning und der Ausbildung auf Distanz. Das Potenzial des interaktiven elektronischen Lernens wird nichtsdestotrotz kaum genutzt. Die Wissensvermittlung erinnert vielmehr an Frontalunterricht. Sich die notwendigen Informationen zu beschaffen ist durch die Verteilung der Informationen auf verschiedene Plattformen und Programme ebenfalls nicht gerade einfach. Dabei ist Lernen und Lehren ein Feld intensivster Forschung, das auch die elektronische Wissensvermittlung gut abdeckt. Selbstverständlich sind klassische Lernformen weiterhin notwendig. Der Klassenzimmerunterricht ist aus der Grundausbildung kaum wegzudenken. Das Simulatortraining und die Ausbildung auf der Strecke sind Eckpfeiler einer jeden Pilotenausbildung. Doch die Erkenntnisse aus der Forschung zeigen klar, wohin der Vektor zeigen muss. Die Form, in der die Lerneinheiten angeboten werden, müssen sich den Bedürfnissen der Trainees anpassen. Dabei gilt es, verschiedene Aspekte zu beachten.

**«Nichts ist frustrierender, als zu wissen, dass eine Information vorhanden ist, und gleichzeitig nicht zu wissen, wo sie zu finden ist.»**

## **Form und Tempo**

Um aus einer bestehenden Lerneinheit, die für das Klassenzimmer entworfen wurde, eine E-Learning-Lektion machen zu können, reicht es nicht aus, eine Powerpoint-Präsentation einfach online zu stellen. Die Lektion muss schliesslich ohne Instruktor auskommen. Unklarheiten aus der Präsentation, die der Instruktor im normalen Unterricht ausräumen kann, würden beim Trainee weiterhin bestehen. Dass praktisch jeder Teil der grossen «Herbstrevision» der Swiss nach kurzer Zeit mit einem Anhang «Frequently Asked Questions (FAQ)» bestückt wird, zeigt diese Problematik exemplarisch auf.

Vielmehr gilt es, ein neues Produkt zu erstellen, das selbsterklärend ist und ohne Intervention eines Instructors auskommt. Dabei muss man Rücksicht auf die unterschiedlichen Wissensstände und Ausbildungshintergründe der Trainees nehmen, denn diese bestimmen auch das Lerntempo. Ein Programm, das dem Lernen ein starres Tempo vorgibt, kann unter- oder überfordern. Dabei können Informationen untergehen. Die CBTs, wie wir sie kennen, sind ein Beispiel dafür: Spezifische Detail-Informationen können nicht abgerufen werden, und das Tempo ist fremdbestimmt. Im Gegensatz dazu gibt es Systeme, die den Fortschritt des Trainees überwachen und das Tempo und die Komplexität anpassen. Ausserdem sollte es dem Trainee

**KNOW HOW**



*Werden alle Mittel des E-Learnings ausgeschöpft, ist es äusserst effizient.*



überlassen sein, ob und welche Lerneinheit er überspringen will. Einerseits verhindert das, dass der Trainee unterfordert wird. Andererseits erlaubt es dem Trainee, eine E-Learning-Einheit gezielt als Refresher zu gebrauchen. Um selber entscheiden zu können, welche Einheit übersprungen werden soll, sollte ihm oder ihr eine Lernkontrolle zur Verfügung gestellt werden, die eine detaillierte Selbsteinschätzung erlaubt. So können Schwächen detailliert identifiziert werden. Steht ein solches Mittel nicht zur Verfügung, kann dies zur Selbstüberschätzung und damit zur Festigung einer Schwäche führen. Dabei ist es nicht sinnvoll, die Fragen möglichst komplex zu gestalten beziehungsweise nach winzigen Details zu fragen. Ausserdem sind Fragen so zu gestalten, dass der Trainee sie verstehen kann und nicht deuten muss.

### Fragen und Austausch

Selbstverständlich gibt es auch beim elektronischen Lernen Fragen, für deren Beantwortung der Trainee auf eine Person angewiesen ist. Dafür sollte einerseits eine generelle E-Mail-Adresse existieren, an die Fragen unbürokratisch gerichtet werden können. Andererseits sollte ein aus dem traditionellen Klassenzimmer bekanntes Phänomen genutzt werden. Dort dienen neben dem Instruktor nämlich auch die Kollegen als Informationsquelle. Ein moderiertes Forum auf der E-Learning-Plattform erlaubt einerseits einen ähnlichen Austausch. Andererseits erlaubt es dem Trainingsdepartement einen Einblick in die Themen, die einer intensiveren Instruktion bedürfen.

Solche E-Learning-Angebote sollten generell plattformunabhängig sein, sodass der Trainee die Möglichkeit hat, sie in seinem gewohnten Umfeld zu bearbeiten. Dies sollte auch mobile Plattformen wie Tablets und Smartphones beinhalten. Den Lernenden auf eine gewisse Hardware/Software-Kombination zu beschränken, baut unnötige Schranken auf. Weiterhin müssen solche Inhalte offline verfügbar sein, sodass man sie zum Beispiel auch auf den EFBs benutzen kann. Und schliesslich sind alle Trainingsinhalte unter einem Dach zu vereinen. Nichts ist frustrierender, als zu wissen, dass eine Information vorhanden ist, und gleichzeitig nicht zu wissen, wo sie zu finden ist.

### Inhaltliche Breite und Tiefe

Neben den legalen Mindeststandards gibt es eine Menge an Informationen, deren Aufarbeitung für eine seriöse Ausführung der Arbeit ebenso notwendig ist. Zusätzlich gibt es Informationen, die, wenn sie in der richtigen Form angeboten werden, den Performance-Standard anheben können. Kurz: «need to know» oder «nice to know». Diese Unterscheidung scheint selbsterklärend und ist auf den ersten Blick eine reine Sache des Angebots. Es gibt eine Kategorie von Lerneinheiten, die ich bearbeiten muss, weil sie massgeblich und unentbehrlich für den Flugbetrieb ist. Daneben gibt es eine zweite Kategorie, bei der es mir freigestellt ist, ob ich das zur Verfügung stehende Wissen verinnerlichen will. Diese Betrachtungsweise lässt die Bedürfnisse des Lernenden komplett aussen vor. Was individuell als «must know» wahrgenommen wird, kann weit über das hinausgehen, was als solches deklariert wird. Auch im Need-to-know-Teil kann das persönliche Interesse tiefer gehen als die zur Verfügung stehende Infor-

mation. Dementsprechend ist es wichtig, regelmässig festzustellen, wo die Trainingsbedürfnisse des Korps liegen. So können potenzielle Schwächen erkannt werden, bevor sie entstehen. Je mehr Lerneinheiten zur Verfügung stehen, desto eher hat der Einzelne die Möglichkeit, sich nachzubilden. Und durch die Verteilungen der Aufrufe lässt sich im Trainingsdepartement feststellen, wo die meisten offenen Fragen sind. Neben der oben erwähnten Lernkontrolle ist ausserdem eine subjektive Einschätzung des Lernerfolgs sinnvoll. In anderen Worten ginge es um eine Aussage über den Wissensgewinn beim Trainee nach einer Lerneinheit. Damit lassen sich Probleme bei Lerneinheiten einfach aufdecken.

Die erstmalige Aufbereitung einer E-Learning-Plattform ist aufwändig. Doch mittels moderner Contentmanagement-Systeme ist die Verwaltung nach dem Aufbau vergleichsweise einfach. Die konstante Überwachung der Inhalte ist notwendig, um zu verhindern, dass veraltete, inkorrekte oder widersprüchliche Inhalte vermittelt werden. Denn auch wenn für den Trainee weiterhin das aktuelle Operations Manual gültig ist und Vorrang hat, ist es äusserst mühsam, die inkorrekten Inhalte selber auszulesen.

### Klug lernen spart Geld

Neben didaktischen Aspekten gibt es weitere wichtige Betrachtungspunkte, wenn es um E-Learning geht. Einerseits lässt sich die Motivation steigern. Fühlt sich der Auszubildende in seinen Trainingsbedürfnissen ernst genommen, steigert das seine Einsatzbereitschaft. Insbesondere dann, wenn die zur Verfügung stehenden Mittel ein effizientes und effektives Lernen erlauben. Andererseits lässt sich simpel und einfach Geld sparen. TransAsia Airways, eine taiwanische Airline mit 22 Flugzeugen, spart seit der Einführung des E-Learnings jährlich 800 000 Dollar an Trainingskosten. Die Vermutung liegt nahe, dass bei grösseren Konzernen das Sparpotenzial noch höher liegt.

### ... lernt Hans nimmermehr

Alles in allem scheint bei der Swiss in Sachen E-Learning noch einiges Potenzial brachzuliegen. Dabei spricht nichts dagegen, sich der Sache mit ganzem Herzen und konzernweit anzunehmen. Es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, den Mitarbeitern jene Mittel zur Verfügung zu stellen, die es ihnen erlauben, ihre Arbeit weiterhin so hervorragend zu erledigen, wie es auch erwartet wird. Speziell, wenn motivierte Mitarbeiter im Zentrum des Unternehmens stehen sollten. ●

#### Kernpunkte

- Freies Lerntempo mit der Möglichkeit, Lektionen auszulassen.
- Alle Trainingsinhalte auf einer Plattform.
- Lern- und Lernerfolgskontrollen.
- Aktives Content Management, um die Lerninhalte aktuell zu halten.
- Inhalte offline zur Verfügung stellen.

#### Quelle

Kearns, Suzanne K.: E-Learning in Aviation.

# Müdigkeit steigert Risikobereitschaft

**Piloten und Manager treffen Entscheidungen am laufenden Band. Wenn sie ausgeschlafen und fit sind, können sie sich auf ihre Hirnleistung verlassen. Unter Schlafmangel arbeitet das Hirn langsamer und anders. Fehlentscheidungen und riskantes Verhalten sind die Folgen. Zwei Studien bestätigen bisherige Vermutungen deutlich.**

*Text: Jürg Ledermann*

Die Liste der Politiker und Manager, die damit prahlen, mit wenig Schlaf auszukommen, ist lang und prominent: Angela Merkel, Margaret Thatcher, Christoph Blocher, Brady Dougan (CEO Credit Suisse), Sergio Marchionne (CEO Fiat), Marissa Mayer (CEO Yahoo), Tom Ford (Modedesigner) oder der frühere US-General Stanley McChrystal geben an, mit weniger als sechs Stunden Schlaf pro Nacht auszukommen. Viele davon meinen, vier Stunden seien mehr als genug. Bei Tom Ford sollen es im Schnitt sogar nur drei Stunden Schlaf sein. Auch Napoleon Bonaparte war ein bekannter Kurzschläfer. Er soll gesagt haben: «Vier Stunden schläft der Mann, fünf die Frau, sechs ein Idiot.»

## **Gewinn steigern oder Verlust minimieren**

Betrachtet man die Leistung solcher Manager und Politiker, fällt unter anderem auf, wie verbissen Kampagnen geführt werden und wie schnell falsche Risikoeinschätzungen den Fall bringen können. Natürlich sind auch die verpönten «Langschläfer», die die üblichen sieben bis acht Stunden im Bett liegen, nicht vor Fehleinschätzungen gefeit. Dass Schlafentzug unser Verhalten aber beeinflusst, weiss jede Mutter oder jeder Vater, deren Schlaf von unruhigen oder kranken Kindern gestört wird.

Im Jahr 2010 untersuchten Wissenschaftler der Duke University, Durham, North Carolina, den Einfluss einer einzigen schlaflosen Nacht auf das Risikoverhalten einer Gruppe gesunder Versuchspersonen. In einem ökonomischen Spiel mussten sie einen möglichst grossen Betrag erzielen – oder aber versuchen, den möglichen Verlust in Grenzen zu halten. Unter Zeitdruck mussten sie anhand der Spielanlage Entscheidungen fällen, die entweder zur Gewinnmaximierung oder eher zur Vermeidung des Verlusts führen konnten. Da jede Entscheidung immer nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zum gewünschten Resultat führte, war jede Wahl mit einem erheblichen Risiko verbunden.

Während die Versuchsteilnehmer ausgeruht eher defensiv agierten und versuchten, einen möglichen Verlust zu minimieren, waren sie nach einer schlaflosen Nacht risikobereiter, weniger von Verlustängsten geplagt und eher daran interessiert, den mögli-

chen Gewinn zu steigern. Ganz nebenbei konnten die Wissenschaftler auch nachweisen, dass die müden Teilnehmer langsamer waren und Mühe hatten, sich zu entscheiden.

## **Risiko Landung und Risiko Go-around**

Das ist ja nichts Neues, wird sich der eine oder andere Pilot nun sagen. Einerseits haben wir das Thema Schlafmangel in der «Rundschau» schon mehrfach aufgegriffen und von verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet. Andererseits gehört der Umgang mit Schlafentzug und der verminderten Leistungsfähigkeit während Nachtflügen zu jedem General Briefing eines Langstreckeneinsatzes dazu. Dass das Thema sehr aktuell ist, zeigt die Wahl der Jahresziele 2014 der Airbus-Flotte der Swiss. Die Anzahl Go-arounds nach unstabilisierten Anflügen ist weiterhin zu niedrig.

Die Vermutung liegt nahe, dass wir nach einem Nachtflug risikobereiter in den Anflug gehen: Wir versuchen eher etwas länger, die Höhe «elegant, clean und ohne Speedbrakes» mit reinem Energie-Management zu verwalten, als ganz profan auf die Bremse zu treten. Weil wir nicht mehr so wach sind, schauen wir dem Ganzen etwas zu lange zu, können uns nicht recht eingestehen, dass wir wieder einmal hoch und schnell hereinkommen, und sehen uns schon bald mit einem klassisch unstabilisierten Anflug konfrontiert.

Verglichen mit den oben erwähnten Versuchsteilnehmern stehen wir zweimal vor einer Wahl: Schon früh im Anflug lockt als «Gewinn» die Steigerung der Reputation

**«Auf den wichtigen Chefetagen sollte es zum guten Ton gehören, genug zu schlafen.»**



*Die dösende Regierungsbank im Deutschen Bundestag.*

beim Kollegen und des eigenen Selbstwertgefühls, wenn wir es mal wieder elegant hingekriegt haben. Das defensive Vorgehen, lieber einen konservativen Anflug zu zeigen und das Risiko eines unstabilierten Anflugs mit drohendem Go-around zu verkleinern, benötigt dagegen Einsicht und konsequentes Handeln.

Später im unstabilierten Final lockt der «Gewinn» einer risikobehafteten Landung, anstatt mit dem Go-around den unbequemen, aber richtigen Ausweg zu wählen. Im Dilemma, unter Zeitdruck – dazu verlangsamt durch den Schlafentzug – eine Entscheidung treffen zu müssen, wählen deshalb viele die Landung, weil es das ist, was meist nach jedem Anflug kommt. Das Erfahrungswissen, dass es «früher ja auch immer gutgegangen ist», verleitet uns dazu ebenfalls zu landen. Dass auch ein Go-around mit Risiken behaftet ist und nur selten geflogen wird, erleichtert die Entscheidung nicht.

### **Chronischer Schlafentzug**

Längst kommen nicht mehr nur die Langstreckenbesatzungen in den Genuss von systembedingtem Schlafmangel. Die Einsatzzeiten auf der Kurzstrecke wurden länger, die Ruhezeiten in den Nächten kürzer. Nach fünf Einsatztagen fehlt üblicherweise eine ganze Schlafnacht, was sich aus eigener Erfahrung sehr ähnlich anfühlt wie die bleierne Leere während eines Nachtflugs.

Die Auswirkungen chronischen Schlafentzugs, verursacht zum Beispiel durch erhöhte Arbeitszeit oder längere Arbeitswege, waren dieses Jahr Gegenstand einer Studie von PD Dr. Christoph Baumann und Dr. Esther Werth von der Klinik für Neurologie der Universität Zürich. Sie sind der Meinung, dass dies besonders auf Personen in Berufen mit hoher Verantwortung wie Managern, Forschern oder Politikern zutrifft. Es gebe deutliche Hinweise darauf, dass akuter Schlafentzug bei gesunden Menschen unter anderem einen nachteiligen Effekt auf die kognitive Leistungsfähigkeit und das Entscheidungsverhalten habe. Allerdings sei bisher kaum untersucht worden, wie sich der chronische Schlafentzug auf diese Faktoren auswirke. Dies stelle jedoch eine entscheidende Fragestellung dar, da Schlafmangel in modernen Gesellschaften zu zunehmenden Problemen in Anbetracht von Produktivität und Sicherheit führe.

### **Tobias Müller im Selbstversuch**

Das Magazin «Einstein» des Schweizer Fernsehens blickte hinter die Kulissen und schickte seinen Moderator Tobias Müller zu den Wissenschaftlern. Ihm stand zunächst eine Woche mit normaler Schlafdauer von rund acht Stunden pro Nacht bevor. Anschliessend durfte er eine Woche lang lediglich fünf Stunden pro Nacht schlafen. In dieser Woche musste er bis 1 Uhr nachts wach bleiben und um 6 Uhr aufstehen. Als Tagesaktivitäten standen immer zuerst Sport und dann die üblichen Arbeiten als Fernsehredaktor auf dem Programm.

Die erste Woche erlebte er in fittem Zustand und wachte gegen Ende der Woche sogar selbständig vor Ablauf der Acht-Stunden-Periode auf. Er war erholt und ausgeschlafen. Gegen Ende der zweiten Woche litt er bereits beim Aufstehen deutlich. Er war bei der Arbeit

weniger konzentriert und schlief als Beifahrer auf einer Autofahrt rasch ein. Bei der Moderation der «Einstein»-Sendung vom 4. September fragte sich Müller, ob ein Politiker oder Manager, der ständig so wenig schläft, im Geschäftsalltag überhaupt noch vernünftige Entscheidungen könne.

Die Studie der Zürcher Wissenschaftler bestätigt die Resultate der Studie über akuten Schlafmangel ihrer Kollegen aus den USA. Auch bei chronischem Schlafentzug sind die Teilnehmer deutlich risikofreudiger und neigen dazu, hohe Gewinne anzustreben, und weniger dazu, Verluste zu minimieren.

Laut dem Studienleiter Baumann sollte es auf den wichtigen Chefetagen deshalb nicht zum guten Ton gehören, wenig zu schlafen, sondern genau umgekehrt: Es sollte zum guten Ton gehören, genug zu schlafen. Dann nehme die Risikobereitschaft der Manager und Politiker ab, was der Sicherheit des geführten Unternehmens diene.

### **Kein Gefühl für Risiken**

Was uns die richtige Beurteilung einer Sachlage erschwert, ist der Umstand, dass wir kein natürliches Gefühl für Risiken haben. Darum vergessen wir sie oft. Rolf Dobelli erläutert in seinem Bestseller «Die Kunst des klaren Denkens» anhand einfacher Beispiele, dass wir aus diesem Grund das Null-Risiko systematisch überbewerten. «Weil wir Risiken nicht intuitiv erfassen, müssen wir rechnen», so Dobelli. Wo die Wahrscheinlichkeiten bekannt sind, wie beim Lotto, sei das einfach.

In dynamischen Abläufen wie etwa im Anflug unter schwierigen Bedingungen oder einer komplizierten Vertragsverhandlung ist es schwierig, Risiken zu erkennen und zu bewerten. Wenn wir unter Schlafentzug stehen, erlahmen die kognitiven Fähigkeiten zusätzlich.

Piloten müssen für ihre Fehler unmittelbar geradestehen – bei einem Vorfall gegenüber der Untersuchungskommission, bei Verletzung firmeninterner Vorschriften und Limitationen gegenüber den Experten der Safety-Abteilung. Daher achten die Piloten sorgsam darauf, unnötigen Risiken aus dem Weg zu gehen und sich nicht in die «Ecke ohne Ausweg» drängen zu lassen. Auch nach einem Nachtflug oder beim letzten Anflug am fünften Tag einer anstrengenden Europa-Rotation müssen sie noch voll konzentriert bei der Arbeit sein.

Politiker und Manager haben es da vermeintlich besser. Sie dösen während Sitzungen weg oder kommen wie Marissa Mayer, die Chefin von Google, einfach zu spät zum Termin. Im Juni dieses Jahres wurde die bekannte Kurzschläferin von ihrer chronischen Übermüdung übermannt und schlief selig, um mit 90 Minuten Verspätung dann doch noch zu einem wichtigen Investorentreffen zu erscheinen.

Der Schaden, den Politiker und Manager aufgrund falscher Entscheidungen wegen Übermüdung anrichten, kann nur erahnt werden. Silvia Süess beschrieb die Sachlage in der «Wochenzeitung» vom 14. März 2013 ganz richtig: «Dass hier Handlungsbedarf besteht, ist offensichtlich. Doch damit sich etwas ändert, müssten jene, die an der Macht sitzen, wohl etwas mehr schlafen.» •

**«Die Vermutung liegt nahe, dass wir nach einem Nachtflug risikobereiter in den Anflug gehen.»**

# «Go-ahead» – die Arbeitsplätze im Approach

**Waren Approach und Aera Control in Zürich früher räumlich getrennt, so befinden sich diese Arbeitsplätze heute alle im sogenannten Common IFR Room CIR der Skyguide in Wangen bei Dübendorf. Ein Blick hinter die Kulissen der Approach-Arbeitsplätze, von denen die Lotsen trotz einer Entfernung von rund acht Kilometern Luftlinie das Geschehen am Flughafen mittels Bodenradar mitverfolgen können.**

*Text: Gaby Plüss*

«Früher war alles besser». Während ich für solche Aussagen früher selber nur ein müdes Lächeln übrig hatte, erkenne ich heutzutage durchaus auch einen kleinen Funken Wahrheit darin. Lange ist es her, dass unsere Approach-Arbeitsplätze nur ein paar Stockwerke unterhalb des Towers am Flughafen Zürich angesiedelt waren. Diese Konstellation erlaubte es uns, die eine Hälfte der Schicht am Radar zu arbeiten und die andere Hälfte im Tower zu verbringen. Gute alte, fast schon himmlische Zeiten – vermutlich endgültig *tempi passati!*

Seit Februar 2009 sind unsere Radar-Arbeitsplätze nicht mehr am Flughafen, sondern in Wangen bei Dübendorf hinter dem Brüttseller Kreuz zu finden. Und obschon wir in ein modernes Kontrollzentrum umsiedeln durften, vermissen wir den Blick durch das Fenster und die Atmosphäre des Flughafens hie und da immer noch ein wenig. Als eine der diversen Folgen der räumlichen Trennung arbeiten wir heutzutage normalerweise entweder eine ganze Schicht am Radar oder im Tower. Sollte doch einmal innerhalb einer Schicht ein Wechsel nötig werden, müssen wir je nach Strassenverkehr unterschiedlich lange dafür einplanen.

## **Maximal fünf Arbeitsplätze**

Anders als im Tower sind die Approach-Arbeitsplätze nicht rund um die Uhr, sondern nur von 5.30 bis spätestens um 23.30 Uhr besetzt. Flugbewegungen, die ausserhalb dieser Zeiten stattfinden, werden von den Tower-Arbeitsplätzen kontrolliert und geführt.



*Die Approach-Arbeitsplätze nach Betriebsschluss. Von links: Coordinator, Departure, Arrival West, Final, Arrival East und Reserve-Arbeitsplatz.*

Je nach Verkehrsaufkommen haben wir im Approach zwischen zwei und fünf Sektoren in Betrieb. Folgende Positionen können wir besetzen: Departure, Arrival West und East, Final und Coordinator. In verkehrsarmen Zeiten legen wir die verschiedenen Sektoren je nach aktueller Verkehrslage zusammen. Dabei nehmen wir, soweit möglich, auch auf die Bedürfnisse der diensthabenden Crew Rücksicht. Während die einen Lotsen lieber öfter mit einem Final Controller arbeiten, bevorzugen andere einen Coordinator zur Unterstützung.

In Bezug auf die Technik sind sämtliche Arbeitsplätze identisch ausgestattet. Das erlaubt es uns, im Falle einer technischen Störung ohne grossen Aufwand an einen anderen Platz zu wechseln und dort weiterzuarbeiten. Zudem verfügen wir über einen Reserve-Arbeitsplatz, der hie und da zu Ausbildungszwecken gebraucht wird. Statt dem Trainee während der Ausbildung quasi im Nacken zu sitzen und über die Schultern zu schauen, kann der Auszubildende seine Aufgabe auch vom Reserve-Arbeitsplatz aus wahrnehmen und den Trainee mit ein wenig Distanz überwachen.

Einer der grossen Vorteile unseres Dübendorfer Kontrollzentrums ist sicher, dass wir jetzt in demselben Raum wie unsere Kollegen der Aera Control arbeiten. Sind wir uns früher nur selten begegnet, so findet heute ein reger Austausch statt. Allfällige Fragen können rasch und direkt geklärt werden, gemeinsam verbrachte Pausen fördern ein gutes Betriebsklima.

## **Verantwortlichkeiten**

Im Approach kümmern wir uns in erster Linie um die An- und Abflüge des Flughafens Zürich. Daneben haben wir es mit Transit-, Joining- und Leaving-Flügen, mit Fallschirmspringern, Segelfluggzonen und Ballonen sowie mit Foto-, Vermessungs- oder mit sonstigen Spezialflügen in unserem Luftraum zu tun. Militärische Luft- und Trainingsräume müssen um- oder überflogen werden, aktive Hagelabwehr- oder sonstige Schiessgebiete sind ebenfalls tabu.

Unser Zuständigkeitsbereich (ZB) besteht aus der gesamten TMA (termina control area) Zürich plus einer Erweiterung nach Norden. Grob gesagt umfasst unser ZB ein Gebiet, das von Rheinfelden bei Basel über Willisau, Zug, Wangen-Lachen, Herisau, Friedrichshafen, Radolfzell am Bodensee, Rottweil, Sankt Georgen und Höchenschwand (alle drei im Schwarzwald gelegen) bis wieder nach Rheinfelden reicht. In der Nord-Süd-Achse misst unser ZB rund 60 nautische Meilen, in der West-Ost-Achse sind es knapp 70 nautische



Der Arbeitsplatz des Departure Controllers.

Meilen. Die Untergrenze unseres ZBs ist variabel, die Obergrenze liegt bei Flight Level 125, was dem Split Level zwischen Approach und Aera Control entspricht.

Die ZBs der einzelnen Sektoren hängen vom entsprechenden Pistenkonzept ab. Je nach Anflugrichtung kommen auch Mischräume zur Anwendung, die jeweils von mehreren Sektoren gemeinsam genutzt werden. Piloten spüren diese Mischräume oft in Form eines Level-offs, dessen Grund sie nicht immer auf den ersten Blick erkennen können.

Die Luftraumstrukturen, die täglich mehrmals wechselnden Pistenkonzepten, der Verkehrsmix von der einmotorigen Piper bis zur A380 sowie die Bedürfnisse der diversen Luftraumbenutzer können dazu führen, dass unsere Aufgaben zuweilen auch ohne zusätzliche Erschwernisse wie Gewitterzellen ziemlich komplex sind. Ab und zu sind kreative Lösungsansätze gefragt. Trotzdem können wir nicht immer alle Wünsche erfüllen, was bei den Betroffenen vereinzelt auch auf Unverständnis stösst.

### Coordinator

Der Coordinator Approach (CAP) ist der Chef der Approach Crew. In dieser Funktion ist er gegenüber dem Supervisor im Tower (SPVR) für den operationellen Betrieb im Approach verantwortlich. Dazu arbeitet der CAP eng mit dem SPVR zusammen. So sprechen sich der CAP und der SPVR beispielsweise ab, wenn es um Störungen oder die Bewilligung von Arbeiten an den technischen Systemen geht. Bei Bedarf kann der CAP beim SPVR Massnahmen zur Verkehrsflusssteuerung beantragen. Auch die gesamte Personal- und Pausenplanung im Approach wird vom CAP – und nicht vom SPVR – erledigt. Die Pauseneinteilung variiert dabei je nach Pistenkonzept, Verkehrsaufkommen und erforderlicher Arbeitsplatzbelegung.

Im Gegensatz zu den restlichen Approach Controllern sitzt der CAP zwar auch vor einem Radarschirm, hat

aber nur selten Funkkontakt mit Piloten. Der CAP stellt die Überwachung der Notfall- und der Terminal-Frequenz im Approach sicher. Macht ein VFR-Pilot auf der Terminal-Frequenz beispielsweise eine Anfrage für ein TMA-Crossing, wird diese vom CAP beantwortet. Um stark belastete Kontrollfrequenzen zu entlasten, verweisen wir hier und da auch Piloten von Spezialflügen auf die Terminal-Frequenz.

Wenn immer nötig, unterstützt der CAP die restlichen Approach Controller bei ihrer Arbeit. So legt er zum Beispiel die Anflugsequenz fest und entscheidet auch über allfällige GATO-Unterbrüche (siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012). Auch Konzeptwechsel werden vom CAP eingefädelt und in die technischen Systeme eingegeben. Daneben informiert der CAP die Kollegen der Aera Control über allfällig nötige Holdings oder verlangt eine frühzeitige Reduktion der Geschwindigkeit. Bei grösseren Verspätungen weist er die umliegenden Plätze an, Anflüge nach Zürich erst zu einem definierten Zeitpunkt starten zu lassen, um unnötige Holdings zu vermeiden. Auch Koordinationen für Transit- oder Spezialflüge werden oftmals vom CAP erledigt.

Im Gegensatz zum SPVR kann die Funktion des CAP von sämtlichen Lotsen übernommen werden. Deshalb wird sie auch bereits während der Ausbildung geschult und regelmässig trainiert.

### Departure

«Departure Grüezi, Swiss 454 passing 2600 feet, climbing to 5000 feet.» – «Swiss 454, Zurich Departure Grüezi, identified, climb to flight level 120, when passing 5000 feet turn left to DEGES.» Was für Piloten zuweilen fast schon ein wenig monoton klingen mag, bedeutet für Lotsen, an einem Sektor zu arbeiten, an dem es quasi aus dem Nichts heraus sehr anspruchsvoll werden kann.

Die Hauptaufgabe des Departure Controllers (DEP) besteht darin, die Abflüge des Flughafens Zürich nach dem Start zu identifizieren, in das Luftstrassensystem einzufädeln und an die Kollegen der Luftstrassenkontrolle zu übergeben. Damit wir Abflüge ohne Koordinationen übergeben können, müssen wir diverse Vorgaben wie zum Beispiel die dafür notwendige Längsstaffelung einhalten.

Militärische Lufträume, Segelfluggzonen, Schiessgebiete, Flugzeuge mit Fallschirmspringern sowie Ballone, Transit- oder sonstige Spezialflüge können den Luftraum des DEP empfindlich verkleinern. Will ein Pilot nun wegen des Wetters auch noch von der Standard-Route abweichen, kann die Komplexität innert kürzester Zeit auf ein sehr hohes Niveau ansteigen.

Im Normalfall erledigt der DEP alle seine Aufgaben alleine. Bei Bedarf kann er aber auf die Unterstützung des Coordinators zu seiner Linken zurückgreifen und eine notwendige Koordination wie etwa das Abweichen von der Standard-Route an den CAP delegieren.

### Arrival West und East

Die Hauptaufgabe der beiden Arrival Controller ist es, Anflüge nach Zürich in den jeweiligen Endanflug zu führen und mit der nötigen Mindeststaffelung an den Tower Controller zu übergeben. Der Arrival West (APW) betreut dabei die Anflüge von GIPOL, der Arrival East



Der Common IFR Room - Heimat sämtlicher Zürcher Radar-Arbeitsplätze.

(APE) kümmert sich um die Anflüge von AMIKI und RILAX. Die ZB-Grenze der beiden Sektoren ist der jeweilige Localizer. Muss ein Anflug durch den Localizer hindurch geführt werden, so müssen die beiden Controller dies vorgängig koordinieren.

Wie bereits beschrieben, erstellt der CAP die Anflugsequenz und plant auch allfällige GATO-Unterbrüche. Will einer der beiden Arrival Controller von dieser Planung abweichen, ist das nach entsprechender Koordination durchaus möglich. Oftmals handelt es sich dabei um relativ kurzfristige Anpassungen in der Anflugsequenz, die sich aus dem aktuellen Radarbild heraus ergeben. Ist ein Anflug beispielsweise noch hoch und schnell, kann es sinnvoller sein, ihn in der Sequenz hinter das GATO-Loch zu schieben und ihm so genügend Zeit und Meilen für einen sauberen Anflug zu geben.

Auch die Arrival Controller haben mit Segelfluggzonen, Fallschirmspringern, Transit- und sonstigen Spezialflügen oder mit militärischen Lufträumen und Schiessgebieten zu tun. Und auch in ihren Sektoren kann das zu spürbaren Einschränkungen führen, die eine entsprechend angepasste Verkehrsplanung und -führung erfordern.

### Final

Um die beiden Arrival Controller zu entlasten, öffnen wir während der Anflugspitzen zusätzlich die Position des Final Controllers (FIN). Der Arbeitsplatz des FIN befindet sich in der Mitte zwischen APW und APE. Ist der FIN in Betrieb, übergeben APW und APE die Flugzeuge so, dass er diese mehr oder weniger nur noch auf den Localizer eindrehen und für den Endanflug freigeben kann. Daneben stellt der FIN mittels Speed Control sicher, dass die erforderlichen Mindestabstände bis zur Landung eingehalten werden.

Um die Abstände auf der ILS nicht unnötig zu vergrössern, arbeiten wir am FIN auch mit kleinen Heading- respektive Geschwindigkeitsanpassungen. Muss ein Pilot von einer zugewiesenen Geschwindigkeit abweichen, sollten wir das wissen, bevor er reduziert. Sonst kann es hinter ihm in Bezug auf die Wake Turbulence im schlechtesten Fall zu einer Separationsunterschreitung

kommen, was für die nachfolgende Crew zwingend zu einem zweiten Anflug führen würde.

Hier und da werden wir gefragt, weshalb wir am Arrival die Piloten mit dem Zusatz «report callsign only» auf die Finalfrequenz übergeben. Der Grund dafür sind unsere elektronischen Kontrollstreifen, in denen wir Heading, Level und Speed eingeben. Da jeder Arbeitsplatz mit einem solchen System ausgestattet ist, sehen alle Controller die entsprechenden Angaben auf ihren Bildschirmen. Der Pilot kann deshalb seinen Erstauf Ruf beim FIN auf sein Rufzeichen beschränken. Dies dient der Frequenzentlastung und erlaubt es uns somit, zeitkritische Freigaben wie das Eindrehen auf den Localizer oder das Reduzieren im richtigen Moment zu erteilen.

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

Am Anfang meiner «Rundschau»-Zeit wurde ich von diversen Seiten vor allfälliger Enttäuschung in Form eines leeren Postfachs gewarnt. Heute darf ich sagen, dass sich diese düsteren Voraussagen quasi in Luft aufgelöst haben. Seit meine Mail-Adresse vor gut zwei Jahren an dieser Stelle das erste Mal erschienen ist, habe ich ungefähr 50 Zuschriften bekommen. Das freut mich natürlich sehr. Aber auch auf anderen Ebenen wird der gegenseitige Austausch rege gelebt.

Kürzlich erzählte mir eine Arbeitskollegin, dass die Tower Crew Besuch von einer Pilotin bekommen hätte. Diese Pilotin wollte an ihrem Feierabend eigentlich nur mal kurz im Tower vorbeischaun. Geblieben sei sie letztlich gut zwei Stunden - nicht zuletzt auch zur Freude meiner beiden Kollegen, die sich in charmanter Art und Weise um die junge Dame gekümmert hatten.

Ab nächstem Jahr erfährt unser Stammtisch ein paar kleine Änderungen. Aus organisatorischen Gründen weichen wir, ausser im Dezember, vom dritten auf den letzten Dienstag im Monat aus. Zudem machen wir im Juli und im August eine Sommerpause. An der Lokalität ändern wir nichts. Allerdings werden wir bei schönem Wetter eventuell draussen zu finden sein.

Wir freuen uns auch im Jahr 2015 weiterhin auf einen regen Austausch: go-ahead and pass your message. ●



Die Skyguide-Gebäude in Wangen/Dübendorf aus der Vogelperspektive.

# Pilots & Controllers «GET TOGETHER»



## Nächste Treffs

16. Dezember 2014 • 27. Januar 2015 • 24. Februar 2015 • 31. März 2015 • 28. April 2015 • 26. Mai 2015

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

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

Anzeige

**Wohnüberbauung Chilestieg in Rümlang-Zürich, eine moderne Wohnsiedlung. Ideal für Menschen, die stadtnah und landnah Wohnen verbinden möchten.**  
**[www.chilestieg-ruemlang.ch](http://www.chilestieg-ruemlang.ch)**



**Die Mietwohnungen mit hohem Ausbaustandard bieten eine aussergewöhnliche Wohnqualität (Minergie).**

3.5- und 4.5-Zimmer-Wohnungen ab CHF 2195.– inkl. NK,  
Besichtigung möglich, Bezug nach Vereinbarung

**Eisenegger Immobilien & Treuhand AG, 044 843 51 61**

**CHILE  
STIEG**

# Rückenwind vermindert Sicherheit

**Am Flugplatz Zürich werde das Flugregime bei Rückenwind in der Regel erst nach Durchstartmanövern gewechselt, so die Sprecherin des Flughafens Zürich im «Tages-Anzeiger online» vom 24. Juni dieses Jahres. Falls das stimmt, ist das ein Grund, dem Thema Aufmerksamkeit zu widmen. Denn es darf nicht sein, dass Besatzungen in eine Situation gebracht werden, in der schon von Anfang an klar ist, dass es zu einem Durchstart kommen muss.**

*Text: Steve Rösli, Spezialist Safety*

Zuerst will ich ganz klar festhalten, dass ein Durchstartmanöver, in der Fachsprache Go-around genannt, an sich ein bekanntes und sicheres Flugmanöver ist. Das erst recht, wenn eine erfolgreiche Landung nicht garantiert werden kann. Wieso soll es also nicht im Interesse der Flugsicherheit sein, wenn man mit dem Pistenwechsel so lange abwartet, bis sich einige Crews nicht mit dem übermässigen Rückenwind abfinden wollen und durchstarten?

Eine der ersten Regeln, die ein Pilot lernt, ist, dass es besser ist, gegen den Wind zu starten und zu landen. Ein Flugzeug wird nach der Geschwindigkeit gegenüber der Luft geflogen, somit verringert sich bei Gegenwind die tatsächliche Geschwindigkeit über dem Boden, und die Sicherheitsmargen steigen. Natürlich ist eine Landung mit Rückenwind keine unsichere Sache, aber die Limiten sind in diesem Fall ziemlich klein. So beträgt der maximale Rückenwind in der Regel zehn Knoten oder rund 18 Kilometer pro Stunde. Beim Seitenwind liegt das Maximum bei über dreissig Knoten, für Gegenwind ist nochmal fast doppelt so viel erlaubt. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO empfiehlt eine Änderung der Pistenrichtung sogar schon ab fünf Knoten Rückenwind.

## **Zeitdruck und Komplexität**

Warum ist denn der Rückenwind so viel heikler als Gegenwind? Die Fluggeschwindigkeit wird, wie schon erwähnt, grundsätzlich gegenüber der umgebenden Luftmasse gemessen. Somit ist die wirkliche Geschwindigkeit gegenüber dem Boden bei Rückenwind höher. Dabei beginnen die Schwierigkeiten beim Anflug schon weit vor der Landung. Mit viel Rückenwind lässt sich ein Flugzeug in der Luft weniger einfach abbremsen, und das Risiko, dass man zu schnell oder zu hoch in Richtung Piste kommt, steigt. Wenn das geschieht und sich der Anflug nicht mehr korrigieren lässt, muss durchgestartet werden. Im eigentlichen Landeablauf verdichten sich zudem die Abläufe. Man hat weniger Zeit zur Verfügung, um das Flugzeug innerhalb der vorgeschriebenen Landedistanz zur Landung zu bringen. Also eine weitere Fehlerquelle, die zu einem Go-around führen kann.

Wieso soll das nun ein Problem sein? Eingangs hatte ich ja erklärt, dass es sich hier um ein sicheres Flugverfahren handelt. Nun ist es allerdings so, dass ein Durchstartmanöver deutlich komplexer ist als eine Landung. Innert kürzester Zeit müssen die Fluglage, der Schub und die Konfiguration des Flugzeugs geändert werden. Zusätzlich sind die Flugwege dieser Verfahren oft wenig benutzerfreundlich angelegt und erhöhen so den Stress

weiter. Dazu kommt noch der Funk, weil der Lotse ja über den Durchstart informiert werden muss. Und eben diesen Flugverkehrsleitern macht man die Situation auch nicht einfacher, sie haben ja nur ein einziges Flugzeug zu betreuen. Nicht selten resultiert dies in Änderungen am Flugweg oder an der Höhe, auf die gestiegen werden muss. Ein weiterer Stressfaktor.

## **Zu wenig Training**

Das französische Büro für Flugunfalluntersuchungen BEA hat mehrere Zwischenfälle und Unfälle im Zusammenhang mit Go-arounds untersucht (<http://www.bea.aero/etudes/asaga/asaga.php>). Dabei ist es zur Ansicht gelangt, dass es den meisten Piloten an Training für Durchstartmanöver fehlt. Dies vor allem in Bezug auf die Bedingungen, wie sie bei einem regulären Linienflug, also ohne technische Probleme, vorkommen. Typisch dafür sind ein relativ tiefes Gewicht des Flugzeugs und Schub auf allen Triebwerken. Das führt zu sehr hohen Steigraten, was wiederum die Zeit verkürzt, bis in den Horizontalflug übergegangen werden muss. Weniger Zeit also, um die komplexen Abläufe eines Go-arounds abzuschliessen.

Hinzu kommen zwei weitere Faktoren. Da ist erstens das schon erwähnte komplexe Umfeld, in dem sich das Flugzeug bewegt. Zweitens wird die Physik im Simulator nicht korrekt dargestellt. So entsteht durch die Längsbeschleunigung sehr oft der Eindruck, das Flugzeug sei weit steiler angestellt, als es in Wirklichkeit ist. Das kann dazu führen, dass die Fluglage unnötigerweise angepasst wird und das Flugzeug eventuell nicht schnell genug vom Boden wegkommt.

All dies zusammen soll verdeutlichen, dass ein unnötiger Go-around die Flugsicherheit nicht steigert. Im Gegenteil: er erhöht sogar das Risiko, dass es zu einer heiklen Situation kommt.

## **Controller sprechen Klartext**

Zurück zur ursprünglichen Aussage im eingangs erwähnten Artikel. Zwingt der Flughafen Zürich die Piloten dazu, unnötige Durchstartmanöver zu fliegen?

Nach diversen Fragen, die wir verschiedenen Fluglotsen stellen konnten, lässt sich ganz klar sagen: nein. Wie im folgenden Interview klar zum Ausdruck kommt, besteht auch ihrerseits ein starkes Interesse daran, es gar nicht erst zu Go-arounds kommen zu lassen. Jedes Flugzeug, das quasi wieder im System auftaucht, belastet dies zusätzlich. Der Supervisor im Tower hat die Befugnis, die Pistenrichtung zu ändern, sobald sich abzeichnet, dass es zu viel Rückenwind gibt. Allerdings mit der Einschränkung, dass dies nicht schon bei





*Vögel starten und landen gegen den Wind.*

den empfohlenen fünf Knoten eintritt, sondern erst, wenn sich Windstärken an der Limite von zehn Knoten abzeichnen. Das Betriebsreglement des Flughafens verlangt zwingend, dass von Norden her angefliegen wird, solange dies legal möglich ist. Leider weicht man so aus politischen Gründen von einer Empfehlung ab, die es zum Ziel hat, die Flugsicherheit mit vertretbarem Aufwand zu erhöhen.

Im folgenden Interview nimmt Gaby Plüss, Flugverkehrsleiterin TWR/APP Zürich und Vorstandsmitglied Aerocontrol Switzerland, zu Fragen über die Anflugregimes und den Wechsel bei zu viel Rückenwind Stellung.

#### **«Rundschau»: Was sagt das Reglement?**

**Gaby Plüss:** Das Reglement, das für uns massgebend ist, ist das Betriebsreglement des Flughafens Zürich (BR). Zum Thema Landepisten ausserhalb DVO-Zeiten steht im Anhang 1, An- und Abflugverfahren, Artikel 21, Folgendes geschrieben:

«Bei Instrumentenanflügen erfolgt die Landung von 07.00 Uhr bis 21.00 Uhr in der Regel auf die Piste 14 oder auf die Piste 16. Vorbehalten bleibt Artikel 22 (Anmerkung: Artikel 22 regelt die Anflüge zu DVO-Zeiten).

Auf einer anderen Piste darf nur gelandet werden, wenn die Pisten 14 und 16 aus Sicherheitsgründen – namentlich aus technischen oder meteorologischen Gründen – nicht benutzt werden können. Auf der Piste 34 darf in diesem Fall nur dann gelandet werden, falls auch die Piste 28 aus Sicherheitsgründen nicht benutzt werden kann».

Solange es die meteorologischen Verhältnisse zulassen, fliegen wir somit tagsüber von Norden an. Würden wir das nämlich nicht so handhaben, dann müssten

wir uns allenfalls wegen eines Verstosses gegen das BR verantworten, was gemäss Luftfahrtgesetz des Bundes, Artikel 91, mit einer Busse bis zu 20 000 Franken geahndet werden kann.

#### **Wie wird das «an der Front» gehandhabt?**

Ist der Wind für Nordanflüge auf der Kippe, bespricht sich der Supervisor im Tower zuerst mit dem Meteorologen. In diesem Zusammenhang interessieren uns in erster Linie die Prognosen in Bezug auf Windrichtung und -stärke und bei schlechtem Wetter auch in Bezug auf Wolkenuntergrenze und Sicht. Als zusätzliche Informationsquelle haben wir die Daten eines Windmessers auf der Lägern zur Verfügung. Daneben holen wir eventuell auch noch Windreadings von Piloten auf der ILS ein, um zu einem möglichst umfassenden Gesamtbild zu kommen.

#### **Wird aufgrund der Wetterlage prophylaktisch umgestellt?**

Ja, auf jeden Fall. Ist beispielsweise eine Front mit Sturmwinden von Nordwesten angesagt, warten wir sicher nicht, bis es nicht mehr geht, bevor wir wechseln. Natürlich können wir nicht bereits Stunden im Voraus wechseln, sonst sind wir nämlich wieder mit der Problematik von Verstössen gegen das BR konfrontiert.

Wenn immer möglich, bevorzugen wir einen geordneten Wechsel, den wir mit ein wenig Vorlauf vernünftig planen und umsetzen können. Wechsel beinhalten Fehlerquellen und erhöhen die Komplexität teils massiv. Sowohl in der Luft als auch am Boden entstehen zusätzliche Kreuzungen, und die Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Sektoren werden dem neuen Konzept ange-



*Der Wind sollte die Pistenrichtung bestimmen, nicht die Politik.*

passt. Präzise Absprachen sind in solchen Situationen absolut unumgänglich, sonst kann es sehr schnell sehr eng werden. Daneben muss auch genau koordiniert werden, wer noch im alten Regime anfliegt und wer schon im neuen.

Leider gelingt es uns nicht immer, im richtigen Moment prophylaktisch umzustellen, denn manchmal verhält sich das Wetter ziemlich dynamisch, und die Winde können innert Minuten so stark zunehmen, dass ein sofortiger Wechsel nicht mehr zu vermeiden ist. In solchen Situationen kommt es hie und da auch einmal zu einem Go-around oder zu einem kurzfristig durch die ATC verordneten Pistenwechsel.

#### Wie viele Go-arounds sind nötig, damit umgestellt wird?

Keine, um es ein für alle Mal klar zu sagen! Wir müssen nicht auf Go-arounds warten, damit wir umstellen dürfen. Uns ist es auch lieber, wenn wir den Wechsel machen können, bevor es zu einem Go-around kommt, denn auch ein Go-around bedeutet für uns erhöhte Komplexität und zusätzlichen Workload. Obwohl ein Go-around ein klar definiertes Standardverfahren fliegt, sind auf unserer Seite immer mehrere Koordinationen nötig, um einen zweiten Anflug zu planen und wieder ins System einzufädeln.

Wenn wir nun nebst einem oder allenfalls auch mehreren Go-arounds praktisch gleichzeitig auch noch innert kürzester Zeit das Konzept umstellen müssen, sind wir enorm gefordert. In einem solchen Moment gilt es für uns deshalb zuerst, die Situation zu beruhigen, um auch für einen allfälligen Notfall wieder Kapazitäten zu bekommen, denn ein solcher ereignet sich gerne im ungünstigsten Moment. Das kann bedeuten, dass wir kurzfristig ein Holding anordnen oder eine Kreuzung am Boden nicht bewilligen, ohne dass der Grund für die Piloten zu erkennen ist.

#### Wer entscheidet über Regimewechsel?

Der Supervisor im Tower erteilt sozusagen den Auftrag. Den effektiven Entscheid aber, ab welchem Flugzeug im neuen Regime angefliegen wird, fällen die Lotsen an der Front. Ist ein Wechsel planbar, dann versuchen wir beispielsweise so umzustellen, dass Starts nicht kurzfristig eine neue Piste zugeteilt bekommen.

#### Welcher Wechsel ist am kompliziertesten (von 14 auf 28, von 14 auf 34, von 34 auf 28 oder von 34 auf 14/16)?

Für die Approach Crew ganz klar der Wechsel von 14 auf 28. Während des Wechsels kommt es östlich des Platzes sehr häufig zu einer Massierung von Abflügen, die noch auf Piste 28 gestartet sind und in Richtung Osten drehen, und Anflügen, die bereits in Richtung eines der beiden Downwinds für Piste 28 unterwegs sind. Saubere Absprachen sind in solch einem Fall essenziell, sonst kann es sehr schnell sehr eng werden. Hinzu kommt, dass sich der gesamte Verkehr auf einen sehr engen Schlauch konzentriert, was der Übersichtlichkeit ebenfalls nicht dienlich ist.

In diesem Zusammenhang ist aus Sicht der Fluglotsen auch ganz klar zu sagen, dass die Entflechtung des Ostkonzepts, wie sie im neuen BR vorgesehen ist, absolut zwingend ist, damit dieses Konzept in Zukunft als eines der Hauptanflugkonzepte angewendet werden kann.

#### Was ist die Meinung der Aerocontrol dazu, dass ZRH der Platz auf unserem Streckennetz ist, bei dem wir nur ausnahmsweise bei der Landung Gegenwind haben?

Eigentlich lässt sich diese Frage kurz und bündig beantworten – einmal mehr wird der Lärmschutz höher gewichtet als die Sicherheit. Anders ist es nicht zu erklären, dass wir bei fünf Knoten Rückenwind die Anflugrichtung noch nicht kehren dürfen, sondern bis ans Limit gehen müssen, bevor wir umstellen können. Die Aussage des Präsidenten von Aerocontrol Switzerland in der «Rundschau»-Ausgabe 3/2014, dass «die heutige Lärmpolitik die Flugsicherheit gefährdet», lässt sich wohl kaum deutlicher belegen als mit Deiner Fragestellung.

#### Was hat Deutschland zum Wechsel «34 auf 14/16» während der DVO zu sagen?

Wenn wir während der DVO-Zeiten auf Nordanflüge umstellen müssen, brauchen wir die Bewilligung des Supervisors der deutschen Flugsicherung DFS in Langen. Konkret ruft unser Supervisor im Tower den Kollegen in Langen an und bittet mit Nennung des Grunds um eine Ausnahmegewilligung für Nordanflüge. Diese wurde uns bis heute noch immer gewährt. Die Zusammenarbeit mit den Kollegen der DFS gestaltet sich absolut problemlos und ist sehr angenehm und professionell.

#### Hat der Flughafen Zürich zu Umstellungen etwas zu sagen?

Der Supervisor im Tower entscheidet im Rahmen des Betriebsreglements über sämtliche Konzeptwechsel und informiert die Airport Authority anschliessend entsprechend. Abweichungen vom Betriebsreglement sind mit dem Flughafen abzusprechen.

#### Wer wird bei Reklamationen angefragt? Der Towerchef oder der Supervisor TWR?

Erster Ansprechpartner ist eigentlich der Flughafen, genauer gesagt das Lärmtelefon. Es gibt aber trotzdem immer wieder Leute, die den Supervisor im Tower anrufen, um ihren Unmut kundzutun. ●

# Pilot Bütlers letzte Rotation

**Pilot ist auch nach über dreissig Jahren Roland Bütlers Traumberuf. Doch der Pilotenalltag ist nicht nur spektakulär: Einsamkeit in der Nacht, lange Stunden auf engstem Raum, getrennt von der Familie. Wir haben den 60-Jährigen auf seinem letzten Langstreckenflug begleitet.**

*Text und Bilder: Daniel Lüthi*

Eine Rotation beginnt immer mit einem Abschied: von der Familie, der Schweiz und dem Alltag hier. Wer die Swiss-Uniform anzieht und auf Langstrecke geht, taucht für ein paar Tage in eine andere Gemeinschaft ein: die Aviatik-Familie. Das Schicksal beziehungsweise der Dienstplaner würfelt jedes Mal eine neue Crew zusammen, sie hat eine Rotation lang zu bestehen und zu funktionieren.

Eine Rotation ist der Kreis vom Abflug bis zur Landung in der Schweiz. Sie ist ein Eintauchen in ein anderes Land, eine andere Kultur, eine andere Welt. «In eine Parallelwelt», sagt Roland Bütler, den in der Aviatik-Familie alle nur «Roli» nennen. Weil es diesmal seine letzte Rotation und damit seine Abschiedstour ist, kommt für einmal auch Judith mit, Bütlers Frau.

## Lange weg von der Familie

Dreissig Jahre lang hat sie all die Abschiede ertragen, hat sie auf ihren Mann gewartet und ihm den Rücken gestärkt, wie Bütler es ausdrückt. Seine Frau sagt: «Es ist alles eine Sache der Einstellung. Ein Arzt ist ja auch nicht viel am Familientisch. Wir hatten zu Hause eine Weltkarte und steckten dort Nadeln, wo Papi gerade war. Die beiden Söhne waren stolz auf ihn. Ich versuchte immer wieder den Spagat zwischen dem Flugplan der Swissair und dem Stundenplan der Schule.»

In den ersten Jahren habe sie sich wie eine alleinerziehende Mutter gefühlt, aber für ihren Mann sei das Ganze viel schwieriger gewesen: «Unser Leben ging ja weiter, er aber musste immer wieder einen neuen Einstieg suchen. Wenn er zurückkam, waren wir oft an einem anderen Ort.»



*Ein letzter Blick ins Triebwerk ...*

## Melancholie im Cockpit

Bütlers letzte Rotation ist mehr als ein Flug nach Chicago, zwei Nächte dort und ein Flug zurück nach Zürich. Zwischen Start und Landung, Start und Landung liegt diesmal ein ganzes Leben. Die Erinnerungen an über dreissig Jahre in verschiedenen Cockpits und Hotels, Ländern und Lebenslagen. Und die Frage nach dem Danach: Gibt es für mich noch Höhenflüge, und wenn ja, welche?

Eine Spur Melancholie kann Bütler, der sonst jede heikle Situation souverän meistert, nicht verbergen. «Es ist schon komisch», sagt er, oder: «Ja, doch, das geht unter die Haut.» Insgesamt aber wirkt er gefasst, professionell halt wie immer. «Lassen wir es werden.» So viel zu den Emotionen. Vorerst geht es jedoch um Facts.

## Grounding war ein Schock

Eine Stellwerkstörung bei den SBB kostet Bütler zehn Minuten. Es ist kurz nach 8 Uhr morgens. Im Operation Center 1 des Flughafens Zürich treffen wir Lorenz Hartmann, unseren Co-Piloten. Auch er ist mit einer kleinen Verspätung hier angekommen – Stau auf der Autobahn. Jetzt eilt es also ein wenig. Erste Station: Meteo Schweiz. Westwindlage, Turbulenzen über dem Atlantik zwischen 26 000 und 39 000 Fuss. «Wahrscheinlich schütteltes dann bei der Landung ein bisschen», kommentiert Bütler.

Zweimal sei in den letzten Tagen ein Flug nach Detroit umgeleitet worden, sagt der Dispatcher. «Ich will nach Chicago und dann ein letztes Mal nach Zürich», antwortet Bütler. Dann verabschiedet er sich ein letztes Mal von der Dienstleitstelle: «Ich kann nicht jedes Mal Tränen vergiessen», scherzt er, «sonst bin ich ja schon vor dem Flug ganz ausgetrocknet.» Ernsthaft dann wieder: «Weisst du, ich gehe nicht gerne. Ich möchte noch, und ich könnte noch. Aber eben: die Altersguillotine.»

Bei der Swiss International Airlines gilt Pensionsalter 58, in besonderen Fällen gibt es eine Möglichkeit zur Weiterarbeit bis 60. Bütler ist ein besonderer Fall, «einer der letzten alten Airliner», kommentiert einer seiner Kollegen. «Was uns von den Jungen unterscheidet, ist die Identifikation mit dem Beruf und mit der Firma», erklärt Bütler. «Nach dem Grounding der Swissair hat es etwas gedauert. Nach vier Jahren aber habe ich einen Swiss-Sticker an die Heckscheibe meines Autos geklebt. Das war für mich das Zeichen, dass ich mich von dem Schock erholt hatte.» Auf das Grounding angesprochen, sagt Ehefrau Judith Bütler: «Als die Swissair zusammenbrach, brach Rolis Welt zusammen. Das war ein dramatischer Abschied, da gab es viel Trauerarbeit zu leisten.»

Das war einmal. Jetzt stehen Bütler noch einmal die Welt und der grosse Himmel offen.

## Wie auf der Autobahn

Wir sitzen im Cockpit des Airbus 330-300 mit der Immatrikulation HB-JHE «Fribourg». Ein Passagier kann nicht mit, er hat seine Green Card vergessen. «63,7 Tonnen Most sind an Bord», stellt Bütler fest und poliert mit seinem Taschentuch die Instrumente auf Hochglanz. Der

Most, also das Kerosin, ist eine unserer Lebensversicherungen. Der Treibstoff soll zwar ökologisch und ökonomisch sinnvoll eingesetzt werden, aber er muss jederzeit bis zum nächsten Ausweichflughafen reichen. Dieser wird während des Fluges laufend neu bestimmt. 171 Passagiere meldet die Kabine, Bütler begrüsst sie via Lautsprecher: «I am your captain.»

Kurz vor 10 Uhr startet Bütler, zum zweitletzten Mal, die Motoren. Pushback - Bütler pfeift. Wir sind auf dem Weg zur Piste 16, Bütler rollt. Mehr als 20 000 Flugstunden hat dieser Mann auf dem Buckel. Die letzten paar stehen jetzt unmittelbar bevor. Vollgas - wir heben ab, es regnet leicht, sprechen ist jetzt verboten, Gelegenheit für Gefühle gibt es keine. Ein Standardprozedere löst das nächste ab. Am Funk verabschiedet sich Zürich, eine Dame mit französischem Akzent in ihrem Englisch übernimmt, sie sitzt in Reims.

Wir fliegen über den Jura und dann über den Wolken, wo die Freiheit grenzenlos ist - was natürlich nicht stimmt. 300 Meter über oder unter uns kann auch ein solcher Riesenvogel fliegen, der minimale seitliche Abstand beträgt nur 18 Kilometer. «Flugstrassen sind wie Autobahnen», erklärt Bütler, «wenn du mal drauf bist, fliegst du einfach geradeaus.» Wir haben unsere Reiseflughöhe erreicht, 34 000 Fuss über Meer, und mit gut 800 Kilometern pro Stunde unsere Reisegeschwindigkeit. Jetzt fliegt der Autopilot.



*Tschüss, Roli, vielen Dank für Deine tolle Kollegialität!*

«Mit einem Militärjet fliegen war schon etwas anderes», erinnert sich Bütler, «wenn du mit einer Beschleunigung von 2G schräg abkippst und in die Wolken eintauchst, erlebst du die dritte Dimension wirklich.» Hier das immer monotone gleichmässige Rauschen, ab und zu ein Kontrollblick auf die Instrumente oder nach draussen in den unendlichen Raum, der vertikal und horizontal engmaschig, aber unsichtbar strukturiert ist.

### Phase der Monotonie

«Die Phase der Monotonie hat begonnen», sagt Bütler, «im Vordergrund steht jetzt das Planungstechnische.» Das bedeutet auch: Immer wieder neu den möglichen Notfall planen. Was tun, wenn ein System ausfällt? Welchen Ausweichflughafen ansteuern? «Ganz wichtig ist die

Hydraulik und damit das Öl», erklärt der Captain, «wenn du hier ein totales Leck hast, bist du verloren.»

Während in der Kabine Apéro und Essen serviert werden, liegt im Cockpit als Thema der mögliche Absturz auf dem Tisch. Und die Erinnerung an erfolgte Katastrophen.

Ein paar Stichworte genügen: Air France, Malaysia Airlines, Ostukraine. Und Halifax. Hier hatte das Schicksal die Swissair getroffen. Halifax liegt rund sieben Stunden Flug vor uns. «Wir sprechen im Cockpit jeweils schon auch über solche Dinge», sagt Bütler, «wir analysieren und versuchen,

zu lernen. Spekulationen sind uns fremd.»

Maître de Cabine Jannine Wyser bringt die Menükarte ins Cockpit. Die Piloten legen das Tablar auf die Oberschenkel. Danach wäre ein «controlled rest» möglich, ein Nickerchen von maximal 40 Minuten im Pilotensitz für jeweils einen der beiden. Zehn Stunden oder mehr zu zweit in diesem sehr begrenzten Raum zu verbringen, das könne schon lang und eng werden, bestätigen beide, je nachdem, mit wem einen das Schicksal zusammenwürfle.

### Wie ein Spitzensportler

Wir fliegen wieder über dem Festland. Links sehen wir ein anderes Flugzeug, das wir überholen. «Schon bald sehen wir die Niagarafälle», sagt der Copilot. «Jetzt gibts dann vielleicht doch noch Stimmung», sagt der Captain, «über Chicago gibts ein Gewitter. Vielleicht gehts östlich an uns vorbei.» Hoffentlich. Denn Gewitter können sehr gefährlich sein.

Vorne unten jetzt, klein und weiss, die grossen Wasserfälle. Rechts Toronto, links Detroit. Und vorne links oben: ein schwarzer Turm in weissen Wolken - die angekündigte Gewitterzelle. «Cumulonimbus, eine ausgewachsene Gewitterwolke», kommentiert Bütler, «die war so nicht angekündigt. Aber man kann halt nicht alles vorhersehen. So hochtechnisiert wir auch unterwegs sind - wir leben immer noch mit der Natur.» Via Funk erhalten wir die Genehmigung, die Gefahr rechts zu umfliegen, was uns etwa eine halbe Stunde und zusätzlichen Treibstoff kostet, aber unter Umständen das Leben rettet.

«Auch nach neun Stunden musst du richtig parat sein», sagt Bütler. «Nach so langer Zeit und so vielen Kilometern geht es darum, diese Kiste sicher und möglichst ruhig auf einem 60 Meter breiten Streifen Asphalt zu deponieren. Da fühle ich mich manchmal wie ein Spitzensportler, der lange auf der Bank sitzt und dann plötzlich Vollgas geben muss.»

20 Uhr Schweizer Zeit, wir setzen auf. «Danke», sagt Bütler.

### Im Hotel dann die Einsamkeit

In Chicago ist Nachmittag. Das Immigrationsprozedere ist auch für die Crew unangenehm. Der Bus bringt sie ins Hotel, es könnte irgendwo auf dieser Welt sein. Im Zimmer kommt in aller Regel die Einsamkeit. Die Zeitverschiebung um sieben Stunden macht sich bemerkbar, man kann nicht mehr oder noch nicht schlafen, obschon man müde ist. Man denkt an zu Hause. Dann trinkt man vielleicht ein Bier mit den anderen, geht shoppen oder essen.

Am Morgen erwacht man sehr früh, geht joggen am See. Nach dem Frühstück die Stadtrundfahrt auf dem Wasser, Kapitän Bütler ist Passagier, zivil sieht er aus



Das Abschlussbild mit Rolis letzter Crew.

wie jeder andere Tourist. Speziell ist in seinem Fall, wenn er, wie alle andern, hinauf zu den grossen Häusern schaut. Er, der sonst die Welt von oben sieht und auch Grosses nur ganz klein.

Auch speziell: Die Crew besteht nebst den beiden Piloten ausschliesslich aus Frauen. Jungen Frauen, hübschen Frauen. Die Frage drängt sich auf: Wie steht es mit der Erotik, weit weg von zu Hause? Entstehen in der Aviatik-Familie, aus lauter Langeweile vielleicht auch, viele Paare? «Ich habe meine Frau am Arbeitsplatz kennengelernt», sagt Bütler. «Vor dreissig Jahren. Und ich bin ihr treu geblieben.» Judith, seine Frau, bestätigt: «Wir haben die Bedingungen nie ausgesprochen, aber sie waren immer klar, und wir hielten uns daran. Ich glaube nicht, dass die Untreue bei Fliegenden grösser ist als in anderen Berufen. Im Übrigen war ich ja auch viel mit Männern unterwegs, beim Bergsteigen beispielsweise.»

### Einsame Nachtflüge

Beim Rückflug ist alles umgekehrt. Und doch gleich. Wo man eben gelandet ist, startet man jetzt, wo wir gestartet sind, werden wir landen. Wieder heisst es Abschied nehmen. «Say good-bye to Chicago», sagt Bütler zu den Passagieren. Die Stadt präsentiert sich bei unserem Abflug besonders schön, als wollte sie Bütler nach diesem letzten Abheben eine besondere Ehre erweisen. Wehmut? «Sie kommt und geht.» Vor allem wieder Routine, standardisierte Abläufe. Aber: alles zum letzten Mal.

Jetzt sind wir «Swiss two six zero nine», der Airbus heisst «Sion» und trägt die Zeichen HB-JHB. Mit 252 Menschen an Bord ist das 233-Tonnen-Monster voll besetzt, gut 52 Tonnen «Most» sind getankt, dank Rückenwind und Jetstream dauert der Heimflug rund zwei Stunden weniger als der Hinflug. Schon schweben wir wieder über dem Meer. Tag und Nacht sind sich näher wegen der Zeitverschiebung. «Nachtflüge sind besonders anstrengend und oft besonders einsam», sinniert Bütler. «Aber auch besonders schön. Schau mal dort: der Orion.»

### Losgelöst von Raum und Zeit

Die Sterne sind buchstäblich zum Greifen nah, im Cockpit sind die Lichter jetzt nur noch schwach, am Horizont sehen wir Sterne, die die Farbe wechseln und richtig funkeln. Wir sind mit 1000 Stundenkilometern unterwegs, aber wir sehen die Geschwindigkeit nicht. Es ist, als würden wir unbeweglich in diesem riesigen schwarzen Raum mit den einzelnen Lichtpunkten stehen. Die Wirklichkeit hat jetzt etwas Traumhaftes.

Hinten schlafen die meisten. Nur ein Passagier atmet schwer und erbricht ständig. «Wir haben einen Medical»,

meldet Maître de Cabine Wyser und sucht über Lautsprecher unter den Passagieren einen Arzt. Es melden sich zwei, Bütler evaluiert mögliche Flughäfen für eine allfällige Zwischenlandung. «Die Leute werden immer älter und fliegen gleichzeitig immer mehr», sagt er, «wir brauchen deshalb Sauerstoff, Blutverdünner und einen Defibrillator an Bord.»

### Hunde und Antiserum

Zweieinhalb Stunden bis Shannon, Irland. «Über den Alpen erlitt eine Passagierin einmal einen Abort, medizinisch das schlimmste Ereignis an Bord, das ich erlebt habe», erinnert sich Bütler. Immer wieder war «special load» dabei, eine Leiche oder eine Urne, heute fliegen im Frachtraum zwei Hunde und eine Ladung Antiserum mit. Die kranke Passagierin ist stabil, in Zürich wird sie von einer Ambulanz erwartet. Um uns herum weiterhin nur Schwarz. «Wir sind wie losgelöst von der Zeit», philosophiert Bütler.

Langsam wird es hell am Horizont. Und jetzt sehen wir auch unter uns wieder Lichter: die Bretagne. «Europa – heimkommen», kommentiert Bütler. Unter uns jetzt Paris als goldenes Lichtermeer. «Habt ihr eigentlich einen Hund, ihr geht doch viel spazieren?», fragt der Copilot. «Wir können auch ohne Hund spazieren gehen», antwortet mit einem Schmunzeln der Captain. Dann die letzte Ansage: «Guten Morgen, meine Damen und Herren», und «Zürich leicht bewölkt, 14 Grad.»

### Der letzte Applaus

Der Controller aus Zürich meldet sich: «Roli one?» Als Hommage an Captain Roli Bütler und seine letzte Landung hat er Swiss 2609 in «Roli one» umgetauft, Bütler ist sichtlich gerührt, gleichzeitig aber wieder wie der Spitzensportler, der nach langem Warten noch einmal Vollgas geben muss. Wir kommen via Südanflug nach Hause, Bütlers liebste Landung.

Auch der Himmel erweist ihm seine Reverenz: Er taucht die Schweiz in die schönsten Morgenfarben und präsentiert sich in einer atemberaubenden Mischung aus grosser Dramatik und vollendeter Harmonie. Frick, Zug, Rapperswil – langgezogene Linkskurve. Unten der Zürichsee, vorne schon die Lichter von Piste 34. 6.20 Uhr: «Roli one» setzt pünktlich und sanft auf. In der Kabine applaudieren die Passagiere. Der grosse Vogel rollt zum Gate. Bütler stellt zum letzten Mal die Motoren ab. Die Ambulanz wartet – und der Chef. «Es war vom Feinsten», sagt Bütler. Und wiederholt: «Ich gehe nicht gerne.»

### Und jetzt?

Und trotzdem freut er sich nach dieser letzten Landung auf den Start in den neuen Lebensabschnitt: Noch darf er ein Jahr lang als Instruktor im Simulator arbeiten, und noch darf er fliegen, allerdings nur noch als «Hobbypilot» mit der «Tante Ju», der JU-52, und als Fluglehrer mit kleinen Maschinen. Es ist ihm wichtig, einen Teil seiner Erfahrung weiterzugeben: «Tradition ist das Weitertragen des Feuers, nicht das Bewahren der Asche», sagt er. Judith freut sich auf die gemeinsame Zeit.

Ihre nächste Rotation führt die Bütlers nach Grindelwald. ●

Copyright: Berner Zeitung (BZ)

### I have control, you have control ...

Dass ich das noch erleben darf, so kurz vor der Pensionierung und/oder Freistellung im güldenen Herbst meines Berufslebens: die ganz grosse Herbstrevision, die in ihrer geschichtlichen Dimension nur vergleichbar ist mit der Herbstrevolution (auch schon 25 Jahre her) oder sogar mit der Kulturrevolution und ihrem grossen Sprung nach vorn. Sämtliche Traditionen werden infrage gestellt, bestehende Gefüge umgekrempelt; damals von MAO diktiert, heute vom OMA. Welch symbolträchtige Ehrerbietung an den Grossen Vorsitzenden, obwohl gegenüber dessen Rotem Buch unser eigenes Regelbüchlein nur ein kleines, armseliges PDF-File ist.

Aber so viele PDFs auf einmal! Neues OMA, neue Winter-Ops, neues Uniformreglement, neues OMC inklusive neuen Extracts, neues QRH, neues OMB, neues Godwit inklusive FAQ (oder faq Godwit! Darf man das schreiben, lieber Hausjurist?), neues CSPM, neuer LVO Guide, neue Ferienausführungsbestimmungen (my favourite), neue SOP und GOP, neues SOMBB, new Newsletters, neue Ops Flashes und dazu noch Instrukturenbulletins von allen Seiten, nicht nur wie bisher vom Trainingsposthalter, sondern jetzt auch noch vom verbandsinternen Instruktionskomitee, welches sich in der Vergangenheit schon immer rührend um das Wohlergehen der unterdrückten Auszubildner gekümmert hat.

Zum Glück für den Pöstler kamen aber all die Dokumente nicht papiermässig ins Postfach, sondern virtuell auf die Festplatte, und wenn einer als analoger Tor wie ich noch mit Papyrus, Abreibebuchstaben und Alkoholmatrizen aufgewachsen ist, so kann er mit digitalen Readern einfach nicht recht umgehen, auch wenn er es noch wollte. Habe deshalb nächstens im OPC das ganze Opus magnum ausgedruckt, und es waren sehr viele Seiten, aber ich habe Papier gespart und «print on both sides» gewählt, musste dann aber doch ein paarmal die Trommel wechseln bis zum Morgenrauen. Weil - ich kann mir einfach nichts merken, was ich nicht selber angemalt habe, sprich Stabilo Boss. Und auf dem P4WPH hält die Farbe viel zu wenig lange.

Die wirklich neuen Procedures kommen bekanntlich im nächsten Jahr, wenn überhaupt, und erst sie beinhalten die wahre Bedrohung, nämlich die Unterrespektive Überwanderung des Kapitäns durch den eigenen Copiloten, welcher dann tatenlos im Galley herumlungern wird, derweil der CMD versucht, im Cockpit irgendwie den Flugplan in das FMS hineinzubekommen und am bislang ihm völlig unbekanntem overhead Panel die für den Start allernotwendigsten Knöpfe zu finden. Doch noch ist es nicht soweit. Und die Suppe wird ja nie so heiss gegessen, wie sie über das Pedestal geleert wird.

Was nun sicher am meisten Training braucht, am Anfang für ein paar Lacher oder Startabbrüche sorgen wird, spätestens aber in kürzester Zeit, sagen wir mal



in wenigen Jahrzehnten, zur selbstverständlichsten Gewohnheit geworden sein wird, sind die neuen Callouts. Bis anhin ist im Cockpit einfach zu wenig geredet worden. Nur alle paar Minuten oder gar Stunden so ein rote!, approaching! oder your controls! reichten einfach nicht aus, um sich auf einem zwölfstündigen Nachtflug effizient wachzuhalten. Dieses Ziel wird nun mit den neuen, von führenden CRM-Experten empfohlenen Ausrufen viel besser erreicht: Permanente

Vigilanz auch auf künftig vielleicht 24-stündigen Flügen, ganz ohne medikamentöse Beihilfe, sondern nur mittels unablässiger vokaler Stimulation. Gemäss anerkannter Aeroneurologen ist die Hirnkapazität eines Langstreckenpiloten im Dauerdämmerzustand (oder eines Kurzstrecklers nach dem 4-Leger) nämlich vergleichbar mit derjenigen eines Kleinkindes, das erst ein paar Gegenstände und ihre dazugehörigen Farben zu artikulieren imstande ist: Hund ... braun, Blume ... gelb, Sirup ... rot, Himmel ... blau. Diese Erkenntnis haben sich die Ingenieure bei Airbus zunutze gemacht und den Flight Mode Annunciator bunt eingefärbt, auf dass der Pilot unablässig die spontan wechselnden Farben auszurufen habe, quasi eine Art von verbalem Totmannpedal für richtig lange Duty periods. Den FMA laut vorzulesen ist nicht nur interessanter, als im Bulletin zu blättern, sondern generiert auch einen recht hohen Geräuschpegel im Cockpit, der die Piloten davon abhalten soll, auf ewigwährenden Nachtflügen in wohligen Schlummer zu versinken. Allerdings hatten damals die Cheffluglehrer der vormaligen Swissair (ehem. Schweiz. Fluggesellsch.) bei der Einführung die originalen Airbus-Wordings wegen ablenkender Geschwätzigkeit selbstgefällig aufs Minimum reduziert und in einem betont männlichen Ansatz (möglichst wenig reden) das sterile Cockpit erfunden. Nach langen Jahren der düsteren Sprachlosigkeit hat sich jetzt aber - enfin! - die französische Methode durchgesetzt, ein eher weiblicher Approach: Man kann über alles reden, sogar über den FMA, soll alles ausdiskutieren, nichts stehenlassen, keine verbalen Tabus. Für uns Ältere mag das ganze Geschwafel etwas gewöhnungsbedürftig sein. Aber immerhin ist es nicht in der Originalsprache! (Hierzu ein Ausschnitt aus einer auf einem Flohmarkt in Toulouse zufällig aufgestöberten Instruktions-VHS-Kassette (Avril 1967): «Réglage de poussée pour décollage en position flexible quatre-vingt-dix-sept ... bleu ... mode en référence de vitesse ... jaune ... direction de piste - merde ... VI! ... Tirez!!!»).

Standardisierte Procedures sind nicht nur ungemain praktisch für uns vielsprachige Uhrschweizer, sondern ebenso für die künftig aus allen Gegenden des Globus herbeiströmenden Direct Entries, deren Familiarisation (Swissnessisation) damit nicht mehr sehr lange dauern wird, höchstens eine halbe Stunde im Anschluss an den Skill Test, wobei die Fragen der Abschlussprüfung im Internet gehandelt werden und bereits hinlänglich bekannt sind: Can you

spell «Swissness»? Can you translate «Swissness» into Schwytzertuetsch? Can you hide your german accent a little bit?

Nun kann man unsern Schriftgelehrten nicht vorwerfen, sie hätten sich didaktisch zu wenig Mühe gegeben, um uns die Datenlawine schonend näherzubringen; ganz im Gegenteil haben sie bei den Lernmitteln keine Mühe gescheut, haben Topics, Guides und Datenpackungen geschnürt und sogar Filmchen ins Internet gestellt, die man sich zu Gemüte führen könnte, obwohl es dort noch weitaus Interessanteres zu schauen gäbe, Thema Sport und so, und vom Hersteller selbst kommen spannende Bildchen, wo man farbige, rotierende Pfeile darauf sieht, und das heisst bei Airbus dann Loops and Flows, was auf frenglisch sicher putzig tönt.

Wir werden bestimmt die Grande Révision überleben, wie wir schon das Grounding überstanden

haben, viele Vulkane und Orkane, den Rinderwahn, die Hühnergrippe sowie den besten aller Flughäfen; wir werden wohl trotz neuer Winter-Ops auch weitere Blizzards überstehen wie auch eventuell aus Norden aufziehende Heuschreckenplagen oder aggressive Kranichattacken.

Das Crew Reassignment heisst übrigens wieder Crew Control. Fehlt nur noch Frau Mosimann (was für die Vorderen auf der Senioritätsliste, so lange es die noch gibt). «Life is a Loop. May the Flow be with you», sprach Luke Floorwalker.

Also munter weiter so, mit der Revision 14: Heading ... green, Altitude ... blue, Landasap ... red.

Oder demnächst Revision 14+: Aussichten ... schwarz, Ärger ... blau, Köpfe ... rot. Hoffnung ... grün?

pk2

## Zur Stärkung der Volksrechte

**Am 3. Oktober lancierte ein Komitee unter der Leitung von Pro Flughafen die Volksinitiative «Pistenverlängerungen vors Volk!». Mit der Initiative soll erreicht werden, dass künftig das Volk bei einer möglichen Pistenveränderung in jedem Fall das letzte Wort hat.**

*Text: Flughafen Zürich*

Mit der Zustimmung zum Bau eines interkontinentalen Flughafens in Kloten legte die Stimmbevölkerung bereits 1946 den Grundstein für die Erfolgsgeschichte des Zürcher Flughafens. Mit positiven Voten an der Urne in den folgenden Jahren sorgte sie dafür, dass sich der Flughafen zu einem Wirtschaftsmotor der Region und schliesslich zu einem der grössten Arbeitsstandorte der Schweiz entwickelte. Wenngleich stets kritisch beobachtet, stärkte das Volk dem Flughafen so immer wieder der Rücken.

### **Nein im Kantonsrat bisher definitiv**

Bei der Privatisierung im Jahr 2000 sollte sich daran nichts ändern, und so sicherte der Kanton dem Stimmvolk mit dem Flughafengesetz auch weiterhin ein Mitbestimmungsrecht. Die Formulierung des Gesetzes hat jedoch zur Folge, dass das Volk nur bedingt mitbestimmen darf: Gemäss §19 des Flughafengesetzes erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG Weisung über das Stimmverhalten bei Gesuchen zu Betriebsreglementsänderungen mit



*Der Flughafen Zürich aus der Vogel-(Flugzeug-)Perspektive.*

### Zentrale Aussage

Pistenausbaubau ist notwendig und läuft Gefahr, durch den Kantonsrat verhindert zu werden.

### Der Ausbau der Pisten ist notwendig

#### Konkrete Aufträge aus dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

- Der Bund fordert: Zur Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abläufe sind das Rollwegsystem und die übrigen Infrastrukturanlagen zu überprüfen und bei Bedarf den Anforderungen anzupassen. Dabei sind vorgesehen:
  - Verlängerung der Pisten 28 und 32
  - Umrollung der Piste 10/28 am Ostende
  - Schnellabrollwege

### Staatsvertrag mit Deutschland

- Bei Ratifizierung sind keine An- und Abflüge über deutsches Hoheitsgebiet ab 18 Uhr möglich,
  - das führt zu veränderten An- und Abflugrouten und
  - Pistenverlängerungen werden nötig.
- Verlängerung der Piste 28 erlaubt Landungen von Osten bei allen Wetterbedingungen auch für grosse Flugzeuge.

Der Spielraum zur Erhaltung der bestehenden Kapazität sowie zu einem moderaten, nachfrageorientierten Ausbau muss bestehen bleiben!

### Initiative: Das letzte Wort dem Volk!

#### Änderung des §19 des Flughafengesetzes:

- Der Beschluss des Kantonsrats über die Weisung des Regierungsrates an die Staatsvertretung ist in jedem Fall dem fakultativen Referendum zu unterstellen.

#### Der Kantonsrat wird so nicht geschwächt,

- doch das Volk hat immer das letzte Wort!

### Der Wille des Volkes ist zu respektieren: auch in Flughafenfragen!

wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung sowie bei Änderungen von Lage oder Länge der Pisten. Weisungen betreffend die Zustimmung zu Gesuchen über Pistenveränderungen genehmigt der Kantonsrat dabei in der Form eines referendumsfähigen Beschlusses. Der Kantonsrat kann somit die zustimmende Weisung des Regierungsrates genehmigen oder ablehnen. Falls der Kantonsrat die zustimmende Weisung genehmigt, kann dagegen das Referendum ergriffen werden, was zu einer kantonalen Volksabstimmung führt. Lehnt

der Kantonsrat die Weisung hingegen ab, kann das Volk nicht über die Frage der Pistenveränderungen befinden.

### Volk ist für massvolle Entwicklung

In Anbetracht der aktuellen politischen Situation hat das zur Folge, dass sich der Kantonsrat damit ungehindert gegen den Willen der Bevölkerung durchsetzen kann: Mit der für den Flughafen positiven Ablehnung der Behördeninitiative II im Jahr 2011 bestätigte die Bevölkerung ihre Ablehnung einer grundsätzlichen Blockierung der Entwicklung des Flughafens. Sie steht damit weiterhin für eine massvolle Entwicklung bei Beibehaltung entsprechender Mitsprache. Ungeachtet dessen verdeutlichte der Kantonsrat dennoch seine flughafenkritische Haltung und strich im vergangenen Frühjahr demonstrativ die im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) räumlich gesicherte Möglichkeit einer Pistenverlängerung aus dem kantonalen Richtplan.

### Volk soll immer entscheiden können

Die Möglichkeit einer Pistenverlängerung ist jedoch von grosser Bedeutung für den Flughafen Zürich und seinen Fortbestand in der Funktion als Drehkreuz. Wird der Staatsvertrag zum Flugverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz oder wird die derzeit gültige Durchführungsverordnung einseitig durch Deutschland weiter verschärft, sind kritische Kapazitätseinbussen zu drehkreuzrelevanten Zeiten die Folge. Die Umsetzung des Staatsvertrags würde daher Anpassungen des heutigen Pistensystems erfordern, die unter dem Begriff «Ertüchtigung Ostkonzept» zusammengefasst werden. Vorgesehen sind dabei die Verlängerung der Landepiste 28, um Landungen von Langstreckenflugzeugen auch bei ungünstigen Wetterbedingungen zu ermöglichen, die Umrollung der Piste 28, um Pistenkreuzungen zu reduzieren, sowie die Verlängerung der Startpiste 32, um kreuzungsfreie Starts auch für schwere Langstreckenflugzeuge zu ermöglichen. Während die Umrollung bereits angegangen werden kann, sind die Pistenverlängerungen vom Wohlwollen des Kantonsrats abhängig.

Die Initiative «Pistenverlängerungen vors Volk» möchte dafür sorgen, dass der Kantonsrat eine massvolle, nachfragegerechte Entwicklung unseres Flughafens nicht abschliessend verhindern kann. Es sei an dieser Stelle betont, dass dabei über kein konkretes Ausbauprojekt abgestimmt wird. Das Stimmvolk soll jedoch in diesen Flughafenfragen immer das letzte Wort haben und so die Möglichkeit beibehalten, unseren Flughafen und damit die ansässigen Firmen zu unterstützen.

Damit die Initiative zustande kommt, werden 6000 Unterschriften benötigt. Weitere Informationen und Initiativbögen sind unter [www.pisteninitiative.ch](http://www.pisteninitiative.ch) abrufbar. •

**Die AEROPERS unterstützt diese Volksinitiative.**



# Lokomotivführer und ihre Herausforderungen

**Die Schweizer Lokomotivführer sind bei verschiedenen Firmen angestellt. Sie kämpfen für attraktive Arbeitsbedingungen. Billige ausländische Arbeitnehmer drängen aber in den Markt. Es gibt einige Parallelen zwischen der Welt auf Schienen und der Luftfahrt.**

## Gastbeitrag des Verbands Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF)

*Einleitung: Clemens Kopetz, Vizepräsident AEROPERS-SwissALPA*

Seit einigen Jahren pflegt AEROPERS-SwissALPA einen Austausch mit dem Verband Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF). Sieht man sich die Themen und Herausforderungen an, mit denen sich der VSLF beschäftigt, sind die Parallelen der beiden Verbände offensichtlich: Sicherheit der Operation, Ruhezeiten, Einsatzpläne, Lohndumping durch den Einsatz von ausländischem Lokpersonal ... Die Liste könnte beliebig fortgesetzt werden.

Beide Verbände profitieren von diesem Austausch, und es ist wünschenswert, dass dieser in Zukunft noch intensiviert wird. Mit vielen Herausforderungen stehen wir nicht alleine da, und zusammen erreicht man bekanntlich mehr als alleine. Das betrifft besonders das politische Lobbying in Bern.

Der folgende Artikel soll Euch einen Einblick in die Ausbildung und Arbeit der Lokomotivführer und die Arbeit des VSLF geben. Er wurde von Hubert Giger, dem Präsidenten des VSLF, verfasst.

*Text: Hubert Giger, Präsident VSLF*

In der Schweiz arbeiten zirka 5000 Lokomotivführer. Wie viele es genau sind, lässt sich nicht feststellen, da der Beruf Lokomotivführer nicht exakt definiert ist. Ob ein/e Triebfahrzeugführer/in auf der Rigibahn, der Waldenburgerbahn (WB) oder auf den Tramlinien der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) und der Verkehrsbetriebe Zürich (ZVV) als Lokomotivführer/in gilt, bleibt offen.

Die SBB AG beschäftigt beim Personenverkehr rund 2400 Lokführer, SBB Cargo und Cargo International 720, die BLS AG 650, die SBB-Tochterfirmen Turbo, TILO, Zentralbahn (zb) 700 und die Südostbahn (SOB) 120. Des Weiteren gibt es Cargo-Eisenbahnunternehmungen, die infolge der Liberalisierung der Eisenbahnen entstanden sind, so zum Beispiel Crossrail mit zirka 50 Lokführern. Dazu kommen diverse schmalspurige Bahnen, die zum Teil als Vollbahnen zu bezeichnen sind, wie die Rhätische Bahn (RhB), die Montreux-Oberland-Bahn (MOB), die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) usw. Weitere Bahnen haben zum Teil eher den Charakter von Überlandbahnen oder «Bähnchen».

### Diverse Kategorien

Die Verordnung des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (VTE) regelt die Zulassung von Personen zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen und die Ernennung der Prüfungsexperten und Prüfungsexpertinnen (PEX).

Die Triebfahrzeugführer sind in Kategorien unterteilt:

- Kategorie A40: Rangierbewegungen in Bahnhöfen und einfachen Rangierbewegungen auf gesperrten Streckengleisen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h.
- \* Kategorie A: zum Ausführen von Rangierbewegungen in Bahnhöfen und auf Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.

- Kategorie B60: zum Ausführen aller Rangierbewegungen und zum Führen von Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf den Bahnen mit einfachen Betriebsverhältnissen.
- Kategorie B80: zum Ausführen aller Rangierbewegungen und zum Führen von Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.
- Kategorie B100: zum Ausführen aller Rangierbewegungen und zum Führen von Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.
- Kategorie B: zum Ausführen aller Rangierbewegungen und zum Führen aller Züge.

Bei den Normalspurbahnen sind hauptsächlich Lokführer der Kategorien A40 im Rangierdienst innerhalb der Bahnhöfe sowie B100 für das Führen von Bauzügen bei SBB Infrastruktur und innerhalb der regionalen Teams von SBB Cargo tätig. Den mit Abstand grössten Anteil stellen die «Strecken»-Lokführer der Kategorie B.

### Ausbildung

Zulassungsbedingung für die Ausbildung zum Lokomotivführer der Kategorie B ist nach VTE ein Mindestal-



*Der moderne Führerstand der Re 460, genannt «Lok 2000».*

ter von 19 Jahren, eine mindestens dreijährige anerkannte Berufslehre oder die Matura. Für die tieferen Kategorien gelten – in Bezug auf die psychologischen und beruflichen Anforderungen – abgestufte Bedingungen.

Selbstverständlich sind neben den psychologischen auch medizinische Voraussetzungen zu erfüllen. Die Bahnen wählen ihr Personal in eigener Verantwortung aus und stellen je nach Unternehmung zusätzliche Anforderungen (z.B. Sprachen, technische Kenntnisse).

Die Ausbildung zum Lokomotivführer der Kategorie B dauert je nach Eisenbahnunternehmung sowie der Anzahl Stecken und der zu bedienenden Fahrzeuge rund ein halbes bis eineinhalb Jahre. Sie beinhaltet verschiedene Module, in der Regel beginnend mit den Fahrdienstvorschriften (FDV) und den dazugehörigen Betriebsvorschriften (BV). Je nach Bahnunternehmung wird die theoretische Schulung bereits in der Anfangsphase mit Praxisausbildung ergänzt. Die zu bedienenden Triebfahrzeuge werden in Theorie und Praxis geschult. Als Zwischenschritt während der Ausbildung wird bei den meisten Bahnen eine Fähigkeitsprüfung des Bundesamts für Verkehr (BAV) in einer tieferen Kategorie abgelegt (z.B. A40 oder B80). Es folgen Begleitfahrten im Führerstand und zum Teil selbstständige Einsätze im Rangierdienst auf Bahnhöfen. Bei der Streckeneinschulung begleitet der Lokführer-Anwärter den diensthabenden Lokführer und lernt die Strecken und das Fahren kennen. Im Verlauf dieser Fahrten führt der Lokführer-Anwärter die Fahrzeuge unter Aufsicht selber. Diese Einschulung geschieht bereits ab der ersten Fahrt mit regulär verkehrenden Zügen.

Bei den meisten Bahnen folgen noch Schulungen in der Störungsbehebung von Triebfahrzeugen, Evakuierung von Zügen und weiteren ausserordentlichen Situationen. Die Lokführer-Anwärter legen die Prüfung im theoretischen Teil in schriftlicher und mündlicher Form ab sowie nach deren Bestehen die praktische Prüfung in Form einer eintägigen Probefahrt mit einem Prüfungsexperten.

Der Lohn während der Ausbildung beträgt bei der SBB rund 45 000 Franken. Dies beinhaltet allerdings eine mehrjährige Anstellungsverpflichtung bei der Eisenbahnunternehmung nach dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung.

### Tätigkeit

Der Lokomotivführer arbeitet alleine und selbstverantwortlich. Sporadisch ist ihm ein Lokomotivführer-Anwärter zur Beaufsichtigung und zur Instruktion anvertraut. Er ist in technischen Belangen der Chef auf dem Zug und an Unfallstellen. Der Kontakt zu anderen Berufskategorien ist sehr beschränkt, und der Kundenkontakt ist marginal. Für die Tätigkeit als Lokführer muss man gerne alleine sein.

Aufgaben des Lokomotivführers nach Stellenbeschrieb bei SBB Personenverkehr:

- Hauptaufgabe 1: Züge vorbereiten (technische Kontrolle der Züge, Bremsproben, Fahrbereitschaft erstellen)
- Hauptaufgabe 2: Züge führen
- Hauptaufgabe 3: Nachbereitung (Kontrolle der Züge)



«Die Aufteilung in die Divisionen Güterverkehr und Personenverkehr trägt zur monotoneren Arbeit bei.»

- Hauptaufgabe 4: Administrative Aufgaben (Meldungen).

### Kompetenzen und Verantwortung

- Führen von Zügen im Regionalverkehr (RV) und Fernverkehr (FV) in der Schweiz im Normalbetrieb und bei Ereignissen.
- Besitzt dauerhaft ein gutes und breites Wissen von Fahrdienstvorschriften, Fahrzeug-Reglementen, Gesetzen (Arbeitszeit-Reglement und Verordnung AZG AZGV, VTE).
- Sorgt für das Wohlergehen der Kunden im Regionalverkehr und teilweise Fernverkehr.
- Handelt im Rahmen der eigenen Befugnisse und Verantwortung selbständig und setzt die richtigen Prioritäten.
- Ansprechpartner in allen Belangen für den durch ihn zu führenden Zug (inklusive Störfall).
- Melden von ausserordentlichen Situationen oder vorgefundenen Zuständen der Infrastruktur der SBB.

### Arbeitsbedingungen

Zur Vorbereitung des Dienstes sind täglich acht Minuten eingeplant. Dies beinhaltet das Studium der sich laufend ändernden Vorschriften betreffend Strecken, Fahrdienst und Fahrzeuge. Die Flut an wichtigen und weniger wichtigen Informationen ist gross und ein ungelöstes Problem.

Nebst dem Durchführen der diversen Inbetriebnahmekontrollen von Fahrzeugen vor deren Betriebseinsatz sind die verschiedenen Sicherheitseinrichtungen einmal täglich zu prüfen sowie vor jeder Fahrt die notwendigen Bremsproben vorzunehmen und die Zugdaten bei verschiedenen Geräten einzugeben. Die Fahrordnung mit dem Fahrplan des zu führenden Zuges sowie mit den zulässigen Geschwindigkeiten der zu befahrenden Strecken sind in einem persönlichen Laptop oder Tablet enthalten und vor der Fahrt aufzurufen.

Während der Fahrt sind die Beachtung der Signale und das Einhalten der diversen Geschwindigkeiten prioritär. Sobald sich das Fahrzeug bewegt, ist das Totmannpedal mit den Füissen dauernd zu drücken (Pressdruck zirka 3 kg), ansonsten erfolgt eine Schnellbremsung. Da der Lokführer im Gegensatz zum Cockpit-Personal bei der Luftfahrt in der Regel alleine unterwegs ist, ist diese Sicherheitseinrichtung notwendig, um seine Dienstfähigkeit zu überwachen.

### Arbeitspläne

Es sind mindestens 115 arbeitsfreie Tage über das Jahr bekannt.

Nach Arbeitszeitgesetz (AZG) sind mindestens 20 Arbeitsfrei-Tage an einem Sonntag zu beziehen. In der Regel gewähren alle Bahnen fünf bis sieben Wochen Ferien, die in ein Punktesystem eingegeben werden können, damit die Möglichkeit des ausgeglichenen Bezugs über die Jahre gewährleistet wird.

Die Arbeitsschichten werden in der Regel am 20. des Vormonats bekannt gegeben. Einzelne Tage können, teilweise mit Rücksprache beim Personal, abgeändert werden.

Die Dienstschichten sind in der Regel zwischen sechs und zehn Stunden lang, wobei die effektive Fahrzeit maximal zehn Stunden betragen darf. Pausen dauern mindestens 30 Minuten und sind teilweise bezahlte Zeit. Es können bei kurzen Diensten auch Kurzpausen von 20 Minuten zugeteilt werden.

Zwischen den Diensten sind Ruheschichten einzuteilen, die im Schnitt zwölf Stunden betragen. In Ausnahmefällen können sie auf neun Stunden reduziert werden.

Im Personenverkehr beginnt ein grosser Teil der Dienste im Frühdienst ab zirka 4 Uhr morgens, oder die Dienste enden im Spätdienst nach Mitternacht. Systembedingt wird in der Regel an jedem Tag ein anderer Dienst und somit ein anderer Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss zugeteilt. Im Cargo-Transitverkehr und infolge der Nacht-S-Bahnen sind auch reine Nachtdiensteinteilungen Alltag.

Wünsche nach Verschiebung der Dienstzeiten oder Freitage können eingegeben werden und werden je nach Personalsituation und Flexibilität der Einteiler genehmigt.

## Lohn

Der Anfangslohn nach der Ausbildung beträgt je nach Bahnunternehmung mindestens zirka 63 000 Franken pro Jahr, der individuelle Einstiegslohn ist Verhandlungssache. Gerade bei den Anfangslöhnen hat sich die Arbeit des Verbands Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) bemerkbar gemacht. So konnten wir die Anstellungslöhne besonders der neuen Lokführer mit über 30 Jahren deutlich erhöhen.

Ein Lohnaufstieg wird in der Regel nicht garantiert, der Aufstieg ist abhängig von den Lohnverhandlungen und dem Einstieg in die Lohnsysteme. Der Maximallohn liegt je nach Bahn bei zirka 104 000 Franken pro Jahr. Zusätzlich werden Zulagen für Sonntags- und Nachtdienste sowie eine Tagespauschale ausgerichtet. Diese können bis zu 800 Franken pro Monat betragen.

## Der VSLF

Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter ist 1876 als einer der ersten Berufsverbände in der Schweiz gegründet worden. Nach dessen Auflösung und der Fusion mit dem Schweizerischen Eisenbahnverband (SEV) im Jahr 1933 erfolgte 1957 die Wiedergründung des

### Sozialpartner des VSLF

- SBB AG
- SBB Cargo AG
- SBB Cargo International AG
- BLS AG
- SOB AG
- Turbo AG
- TILO SA
- RegionAlps SA

VSLF als unabhängiger, politisch und konfessionell neutraler Berufsverband des Lokomotivpersonals.

Heute zählt der VSLF rund 1700 aktive Mitglieder und ist Sozialpartner diverser Eisenbahnunternehmungen (siehe Kasten).

Die Vorstandsmitglieder und der Präsident sind nach Statuten aktive Lokomotivführer, das heisst, der VSLF ist im Milizsystem aufgebaut. Der Vorteil liegt darin, dass alle Funktionäre des VSLF an der Basis arbeiten, über fundiertes und aktuelles betriebliches Wissen verfügen und einen engen Kontakt zu den Kolleginnen und Kollegen pflegen können. Nicht zuletzt haben die Verhandlungsergebnisse Einfluss auf die Arbeitsbedingungen der Funktionäre.

## Herausforderungen

Nachdem die SBB 1999 in eine spezialgesetzliche (öffentlich-rechtliche) Aktiengesellschaft umgewandelt worden waren, wurde auch das Lokpersonal in die Divisionen Güterverkehr und Personenverkehr aufgeteilt. Diese Aufteilung und die folglich monotonere Arbeit konnten nicht verhindert werden. Die Bestrebungen, die Lokführer im Personenverkehr auf Fern- und Regionalverkehr/S-Bahnen aufzuteilen, konnte der VSLF hingegen abblocken, und sie sind aktuell kein Thema mehr. Einziger Wermutstropfen sind die neu entstandenen SBB-Tochterfirmen wie z. B. Turbo AG, die einzig Regionalverkehr betreiben. Die BLS setzt ihr Lokpersonal immer noch gemischt im Reisezug- und Gütertransportverkehr ein.

Grundsätzlich lehnt der VSLF eine Aufteilung der Einsatzbereiche ab, da sie die Monotonie fördert, somit die Attraktivität des Berufs mindert und für die Bahnen Mehrkosten und unflexiblere Arbeitszuteilungen generiert.

Infolge der zunehmenden Interoperabilität der Eisenbahnen in Europa ist es möglich, insbesondere Güterzüge von Deutschland nach Italien mit ein und demselben Lokführer zu führen. Durch den Einsatz von ausländischem Lokpersonal mit tieferen Löhnen in der oder durch die Schweiz nimmt der Druck auf die Personalkosten zu. Aktuell werden italienische Kollegen im Wallis zu Löhnen deutlich unter dem Schweizer Niveau angestellt. Hier ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) gefordert, die im Eisenbahngesetz vorgesehene Branchenüblichkeit der Lokführerlöhne in der Schweiz zu definieren.

Die zu erwartenden Auswirkungen der NEAT, einer Flachbahn, die es erlaubt, die Schweiz mit einem einzigen Triebfahrzeug zu durchqueren, sind noch nicht absehbar.

## Zukunft

Wegen der zunehmenden Arbeitsbelastung durch immer höhere Geschwindigkeiten, der Zunahme an zu beachtenden Signalen sowie kürzeren Fahrzeiten wie auch wegen der geforderten Flexibilität im unregelmässigen Dienst ist beim Lokpersonal eine klare Tendenz hin zur Teilzeitbeschäftigung erkennbar. Dank des anhaltenden Erfolgs der Eisenbahn im Personen- wie auch im Güterverkehr ist der Bedarf an neuen Kollegen gross, was den Wettbewerb zusehends belebt.

Der Beruf des Lokomotivführers hat in den letzten Jahrzehnten grosse Änderungen erfahren, und ein Ende ist nicht absehbar. Doch letztlich führt der Lokführer seinen Zug noch immer selber auf den Schienen, wie dies seit über 150 Jahren der Fall ist. ●

# Den dritten Lebensabschnitt geniessen

**Haben Sie sich schon mal Gedanken über die Zeit nach der Pensionierung gemacht? Wissen Sie, wie Ausgaben und Einnahmen dann aussehen werden? Haben Sie vor- und damit ausgesorgt? All diese Fragen lassen sich mit einer Finanzplanung beantworten. Denn Finanzplanung ist Zukunftsplanung.**

*Text: Ursula Scherer-Wolf, Vorsorgeberaterin Swiss Life*

Die zwei wichtigsten Dinge für eine Finanzplanung gleich vorneweg: Es gibt kein Patentrezept, jede Finanzplanung ist individuell. Und: Dreh- und Angelpunkt für die Finanzplanung sind die Ausgaben – denn die werden nach der Pensionierung nicht kleiner, schliesslich hat man merklich mehr Zeit, um Geld auszugeben.

Eine Finanzplanung ist eine umfassende Angelegenheit: Gemeinsam mit Ihnen analysieren wir Ihre Lebenssituation mit Ihren Plänen und Zielen. Dabei berücksichtigen wir alle Aspekte und alle gegenseitigen Abhängigkeiten. Als Resultat erhalten Sie eine individuelle, massgeschneiderte Analyse mit konkreten Lösungsvorschlägen – nämlich Ihr Budget sowie die Vermögensentwicklung für die Zeit vor und nach der Pensionierung. Die folgenden Themen sind bei der Finanzplanung wichtig.

## **PK-Kapital oder PK-Rente**

Gemeinsam mit Ihnen planen wir Ihren dritten Lebensabschnitt – ganz nach Ihren individuellen Wünschen und Zielen. Eine der zentralen Fragen, die wir dabei gemeinsam beantworten, ist diese: Was ist bei der Pensionskasse sinnvoller für Sie: Rentenzahlungen oder ein Kapitalbezug? Von der Antwort auf diese Frage hängt einiges ab, denken Sie nur daran: Wer sich für die Rente entscheidet, kann bis an sein Lebensende auf eine sichere Rente zählen und entsprechend planen. Im Gegenzug haben Sie dann aber keine Flexibilität. Das ist beim Kapitalbezug genau anders: Sie entscheiden selbst, wie und wo Sie das Geld anlegen. Allerdings gibt es keine Sicherheit, dass das Geld dann auch ein Leben lang reicht. Sie sehen: es lohnt sich sehr, sich intensiv Gedanken darüber zu machen.

## **Das Budget**

Ziel ist, dass Sie Ihren gewohnten Lebensstandard auch im dritten Lebensabschnitt weiterführen können. Dafür untersuchen wir, wie sich – auch nach der Pensionierung – Einnahmen und Ausgaben die Waage halten können, und zeigen konkrete Wege dafür auf.



**Ursula Scherer-Wolf**

Swiss Life-Vorsorgeberaterin für Privat- und Firmenkunden

Generalagentur Aarau

062 838 28 95 oder 079 370 42 06  
ursula.scherer-wolf@swisslife.ch

## **Das Vermögen**

Für eine finanziell sorgenfreie Zukunft ist ein planmässiger Vermögensaufbau unerlässlich. Schliesslich können Sie nicht Ihr ganzes Geld langfristig anlegen, auch für kurzfristige Investitionen müssen Sie flüssige Mittel zur Verfügung haben. Mit unserem Konzept können Sie Ihre geplanten Ausgaben sicher finanzieren. Ausserdem zeigen wir Ihnen Ihr Spar- und Optimierungspotenzial bei den Steuern auf.

## **Ihr Wohneigentum**

Vielleicht besitzen Sie schon Wohneigentum, oder Sie wollen sich noch eine Wohnung oder ein Haus kaufen. So oder so: wir berechnen, welche Verschuldung für Sie vor und nach der Pensionierung tragbar ist. Ausserdem prüfen wir, wie die optimale Höhe Ihrer Hypothek aussieht und ob – und in welchem Umfang – sich eine Amortisation lohnt.

## **Vorsorge und Nachlass**

Wissen Sie, ob Ihr Partner bei Ihrem Ableben ausreichend abgesichert ist? Neben solchen Überlegungen gehören auch Gedanken zu Schenkungen und Erbschaften in eine umfassende Finanzplanung. Wir besprechen gemeinsam Ihre Möglichkeiten.

## **Ein massgeschneiderter Etappenplan**

Das Kernstück unserer Finanzplanung ist der massgeschneiderte Etappenplan: eine übersichtliche Darstellung Ihres persönlichen Finanzmanagements für die Jahre vor und nach der Pensionierung. Wir listen detailliert alle Einnahmen und Ausgaben auf und sagen Ihnen, wann Sie welche Schritte in die Wege leiten müssen: zum Beispiel Investitionen in Spareinlagen, Einkäufe in die Pensionskasse, Anmeldung für die AHV-Rente, steueroptimierter Bezug Ihres 3a-Kapitals, Teilamortisation der Hypotheken, Umschichtung Ihrer Anlagen im Alter etc. Oder kurz gesagt: Sie wissen jederzeit, was Sie tun müssen, um Ihren dritten Lebensabschnitt finanziell sorgenfrei geniessen zu können.

## **«Wir fügen die einzelnen Puzzleteile zu einem Gesamtbild zusammen»**

Finanzplanung ist auch Zukunftsplanung. Warum dies so ist und auf was Sie achten müssen, erkläre ich Ihnen anhand von häufig gestellten Fragen.

## **Warum ist Finanzplanung auch Zukunftsplanung?**

Wer weiss, wie seine Finanzen heute und in Zukunft aussehen, ist freier in seiner Lebensgestaltung. Eine Finanzplanung gibt Sicherheit. Weil das Leben sich aber nicht immer an die Planung hält, stellen wir sicher, dass unsere Finanzplanung mit dem Leben unserer Kunden Schritt hält.



*Auch so kann man sich auf das Alter vorbereiten.*

**Was ist denn das Wichtigste überhaupt bei der Finanzplanung?**

Dass man bei der Vielzahl der Themen die einzelnen Themen nicht isoliert anschaut. Die Themen sind ineinander verwoben und haben starke Abhängigkeiten.

Dafür muss man natürlich seinen Kunden genau kennen. Deswegen legen wir gemeinsam mit dem Kunden die für ihn wichtigen Themen individuell fest.

**Haben Sie ein Beispiel?**

Ja klar: Wer das Altersguthaben aus der Pensionskasse als Kapital anstatt als Rente bezieht, verfügt nun zwar über ein grösseres Vermögen, gleichzeitig erhält er aber nur noch die AHV-Rente regelmässig. Im Gegenzug bezahlt er dafür aber auch weniger Steuern. Sie sehen: die Entscheidung Kapital oder Rente zieht also eine ganze Reihe an Folgefragen nach sich.

**Warum brauche ich dabei Hilfe, ich kann doch auch selbst eine Finanzplanung aufstellen?**

Ja, natürlich. Nur: bei unserer Finanzplanung können unserer Kunden absolut sicher sein, dass nichts vergessen geht. Wir fügen die einzelnen Puzzleteile zu einem Gesamtbild zusammen, und dank unseres massgeschneiderten Etappenplans wissen unsere Kunden genau, wann was zu tun ist, damit sie die Ziele erreichen. ●

---

**Anzeige**

---



Standorte:  
Flugplatz Sitterdorf  
Flughafen Zürich-Kloten

**Flugschule**

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



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

# Formationsflug aus 50 Perspektiven

**Weit über 100 000 Mal wurde der Film «AIR14 – The pilot's view» bereits angeschaut. Was an Vorbereitung nötig war, wie und womit der Film gedreht wurde, erklären Sales Wick, fliegender Kameramann und Produzent, sowie Jürg Hartmann, CFI und Pilot an Bord der A330.**

*Interview: Jürg Ledermann*

**«Rundschau»:** Wann kam ein erster Gedanke darüber, einen solchen Film zu produzieren?

**Sales Wick:** Im Mai 2014 erfuhr ich das erste Mal vom bevorstehenden Event. Es war nicht meine Idee, sondern ging es vielmehr darum, ob ich diese einmaligen Flüge dokumentieren könnte. Es ging noch nicht darum, einen solchen Film zu produzieren.

**Sind die Swiss und Patrouille Suisse auf Dich zugekommen, oder geschah es auf Deine Initiative?**

Die Initiative dazu kam vonseiten der Swiss. Genauer gesagt von Jürg Hartmann, dem verantwortlichen Piloten. Er hatte die Idee, die beiden Flüge zu dokumentieren. Bis es allerdings von diesem ersten Gespräch zum Film «AIR14 – The pilot's view» gekommen ist, war es noch ein langer Weg mit zahlreichen Treffen und Besprechungen.

**Mit Milan Rohrer (Fotograf), Mehdi Guenin (Mediensprecher Swiss), Yannick Barthe (Filmemacher) und Dir war ein starkes Team zusammen. Wie kamen der Kontakt und die Zusammenarbeit zustande?**

Ursprünglich war die Anfrage darauf gerichtet, die beiden Flüge zu begleiten und die Aufnahmen zu erstellen. Während der Vorbereitungsphase wurde klar, dass ich den Film auch produzieren würde. Entsprechend habe ich mein Team zusammengestellt: Milan kenne ich bereits seit langer Zeit und konnte mit ihm bereits bei mehreren Projekten zusammenarbeiten. So war für mich rasch klar, dass ich ihn gerne bei diesem Projekt dabeihaben wollte. Yannick realisiert seit einiger Zeit eindruckliche Aviatik-Videos und produziert sämtliche Videos für Patrouille Suisse (PS). Er war einer meiner Kontaktpersonen seitens PS und war für die Slow-Motion-Aufnahmen zuständig. Mehdi und Reto Hoffmann von Internal Communications waren mein Ansprechpartner bei der Swiss. Mit den bei-



**Sales Wick** wurde 1986 geboren. Er wuchs in Sarnen auf und absolvierte in einem kleinen Industriebetrieb in Stans eine Berufslehre zum Automatiker mit technischer Berufsmaturität. Sein Weg ins Swiss-Cockpit führte ihn über den PK-408 auf die Airbus-Kurzstrecke. Seit 2010 ist er als First Officer auf der A320-Familie unterwegs und in diversen Trainingsgefässen tätig. In seiner Freizeit widmet er sich leidenschaftlich der Foto- und Videografie. Er publiziert in Zusammenarbeit mit der Kinderstiftung des Swiss-Personals einen Fotokalender mit Eindrücken und Ausblicken aus dem fliegenden Alltag.

den habe ich meine Ideen und Visionen besprochen. Nach kleinen Anpassungen entsprechend ihrer Vorgaben entstanden das Konzept und später das Drehbuch.

**Gab es eine Rollenverteilung? Wer war für welche Belange zuständig?**

Grundsätzlich war ich bei der Videoproduktion eigenständig und relativ frei. Meine Ideen habe ich jeweils den involvierten Stellen der Flight OPS und Communications präsentiert, und so entstand aus der ursprünglichen Vision ein Feinkonzept und später das Drehbuch. Mehdi und Reto standen mir mit Rat und Tat zur Seite. Sie unterstützten das Projekt vor allem, wenn es darum ging, mit Dritten etwas abzusprechen und zu koordinieren.

**Was war die Idee für das Drehbuch?**

Ich hatte rasch die Idee, dass ich die Geschichte aus der Sicht der Piloten des Airbus erzählen wollte. Dabei wollte ich nicht zu viele Szenen aus der Zuschauerperspektive zeigen, da diese zumindest allen im Publikum und spätestens auch von den vielen Fotos und Videosequenzen bekannt waren. So entstand aus der Idee, dem Zuschauer einen Einblick in die Pilotenperspektive zu geben, ein Drehbuch. Da es am Ende ein kurzer Dokumentarfilm werden sollte, konnte ich es nicht sehr detailliert verfassen. Schliesslich entstanden viele Aufnahmen aus dem Augenblick heraus, und mein Ziel war es, diesen mit dem Fokus der Piloten einzufangen. So konzentrierte ich mich in der Vorbereitung besonders darauf, die speziellen Momente bei uns im Cockpit in das Drehbuch einzubauen. Meine Ideen für die Perspektiven konnte ich anlässlich des Sphair-Spezialevents anlässlich eines A330-Landetrainings in Châteauroux ausprobieren und anschliessend verfeinern.

**Woran musstet Ihr bei der Vorbereitung denken, welche Einschränkungen berücksichtigen?**

Im Mittelpunkt des Formationsfluges stand die Flugsicherheit. Diese Überlegungen betrafen natürlich primär die eigentliche Flugoperation. Natürlich durfte das Filmen an Bord während dieser sehr intensiven Phase die Piloten in keiner Art und Weise beeinflussen oder gar ablenken. So habe ich besonders darauf geachtet, dass die Kameras nicht im Blickfeld der Piloten waren und diese sehr gut gesichert waren.

Aber auch aus technischer Sicht gab es einige Einschränkungen und Hürden. So musste ich mir etwas einfallen lassen, wie 14 Kameras gleichzeitig von einer Person bedient werden sollten. Dies konnte ich anlässlich des Spezial-Events bereits ausprobieren und auch die Limiten der gewählten Aufnahmetechnik erkennen.

**Wie viele Drehtage waren geplant?**

Ursprünglich waren nur die beiden Flugtage in Payerne zum Drehen geplant. Je konkreter die Ideen und später das Drehbuch wurden, desto mehr Drehaufwand ergab sich.

Was wurde geplant, damit Du an den beiden Samstagen, an denen die A330 das Display flog, an Bord sein konntest?

Ich wurde als Observer auf diesen Flug geplant.

Wer war alles an Bord der A330, um zu filmen?

Die Videoaufnahmen an Bord der A330 am ersten Wochenende wurden durch mich alleine gemacht. Am zweiten Wochenende unterstützte mich Mehdi Guenin. Da die meisten der Kameras fix installiert waren, konnte ich diese alleine bedienen. Allerdings stellte sich dies, wie zu erwarten, als intensive Herausforderung dar. Es galt einige technische und logistische Hürden zu überwinden.

Wie ist der Kontakt zur PS zustande gekommen?

Wer war Dein Kontaktmann?

Die Piloten standen untereinander in intensivem Kontakt. So konnte ich meine Ideen und Wünsche bereits während der Vorbereitungsphase einbringen. Seit einiger Zeit wird die PS von Yannick Barthe begleitet. Mit ihm war ein überaus erfahrener Filmemacher am Werk. Ich konnte mit ihm meine Ideen besonders in Bezug auf die Perspektiven aus den «Tigern» absprechen. Gleichzeitig war ein direkter Kontakt zu den Piloten ebenso möglich, und so konnten kleine Anpassungen auf direktem und unbürokratischem Weg eingebracht werden.

Aus den Tigern der PS wurde ebenfalls gefilmt. Wie sind diese Aufnahmen aus den Tiger-Einsitzern entstanden? Die Piloten hatten ja keine Hände frei, um zu filmen.

Richtig, und wenn der Tiger der Patrouille Suisse ein Zweisitzer wäre, dann wäre das Gerangel wohl gross gewesen, wer denn die Aufnahmen hätte machen dürfen. Wie in den eindrücklichen Videos von Yannick Barthe zu sehen, dokumentiert die PS schon seit einiger Zeit ihre Vorführungen mittels fix installierter Kameras. Genauso entstanden auch die Aufnahmen an der AIR14. Insgesamt waren fünf Kameras in den Flugzeugen der PS im Einsatz. Diese wurden von den Piloten während der Vorbereitungsphase eingeschaltet und zeichneten den ganzen Flug auf. Gerade dank den Point-of-View-Kameras (POV) ergibt sich für den Zuschauer eine Perspektive, die jener der Piloten sehr nahe kommt.

Wie viele Tiger wurden mit Kameras bestückt? Wo überall?

Insgesamt waren fünf Kameras in vier Tigern installiert.

Sind die Aufnahmen alle an demselben Tag entstanden?

Mehrheitlich entstanden die Aufnahmen im Film am zweiten Wochenende der AIR14. Aus logistischen Gründen mussten allerdings einige Szenen der Bodenoperation während der Vorbereitungsphase sowie die Lande- und Startsequenzen an den Tagen vor und nach den Flügen gedreht werden.

Wie viele Drehtage wurden benötigt?

Neben den zwei Flugtagen an der AIR14 haben wir an fünf weiteren Tagen Szenen für den Film gedreht. Zusätzlich war ein weiterer Drehtag für den Trailer nötig. Also einiges mehr, als ich ursprünglich geplant habe.



Der Airbus 333 mit dem AIR14-Logo.

Was konntet Ihr am Samstag drehen? Welche Teile mussten vorher oder nachher gefilmt werden?

Während des Flugs konntet wir sämtliche Szenen im Flugzeug selber drehen, ebenso die Sequenzen mit der Crew beim Briefing und dem Pre-flight Check. Vorab sind die Zeitrafferaufnahmen, die Stimmungsbilder, die Bodenabfertigungsszenen und die Sequenzen der Starts und Landungen entstanden.

Wie viele Stunden Film (welche Datenmenge) habt Ihr aufgenommen?

Über alles gesehen kamen annähernd zwei Terabyte (TB) an Aufnahmen zusammen.

Mit welchen Kameras habt Ihr gefilmt?

Für die Point-of-View-Perspektiven haben wir die neusten Modelle der Action-Kameras der Firma GoPro verwendet. Diese lassen sich dank ihrer Grösse unglaublich vielseitig einsetzen. Für die restlichen Szenen kamen DSLR-Kameras zum Einsatz. Einzig für die Slow-motion-Sequenz haben wir die Sony FS-700 verwendet.

Wie viele Kameras waren im Einsatz?

Im Ganzen haben wir 20 Kameras eingesetzt. Dabei habe ich die Kameras in den Flugzeugen zwischen den beiden Wochenenden so variiert, dass uns anschliessend gut fünfzig Perspektiven zur Auswahl standen. So war es auch nicht verwunderlich, dass es nicht gerade einfach war, jeweils die passende Sequenz auszuwählen.

Woher stammt das ganze technische Material?

Ein Teil der Kameras gehört dem Produktionsteam privat, der Rest wurde uns freundlicherweise von Freunden und Kollegen zur Verfügung gestellt.

Wie lange habt Ihr gebraucht, um die Flugzeuge zu präparieren? Wie lange durfte es höchstens gehen (A330, PS-Tiger)?

Ich hatte gut eine Stunde Zeit, die Kameras auf dem Flugzeug zu installieren, bevor die Crew eintraf und mit ihren Vorbereitungen begann. Die Kameras in den Tigern wurden durch das Team der PS und Yannick Barthe selber installiert.



*Hier sind Präzision und Erfahrung gefragt.*

**Woher stammen die Tonspuren (ATC, PS)?**

Diese wurden direkt an Bord des Airbus aufgenommen.

**Welche Probleme sind aufgetreten? Wie kommt Ihr sie lösen?**

Glücklicherweise kam es zu keinen grösseren Pannen. Dank der zwei Flugtage konnte ich kleinere Anpassungen und Umstellungen beim zweiten Flug umsetzen.

**Wie wurden die Swiss-Piloten für diesen Flug ausgewählt?**

**Jürg Hartmann:** Als Chief Flight Instructor (CFI) wurde ich vom Chefpiloten (OC) über den Flottenchef A330/A340 angefragt, ob ich das Projekt «Display AIR14» übernehmen würde. Anschliessend hatte ich die Freiheit, Vorschläge für die Zusammensetzung der Besatzung zu machen. Dabei kamen Aspekte wie Erfahrung in den Bereichen A330, Militäraviatik, Verbandsflug, Gebietskenntnisse und auch ESQ (Either Seat Qualification) zum Tragen. Natürlich musste auch die zwischenmenschliche Komponente stimmen. Damit war für mich rasch klar, dass mich This Bosshard, ein aviatischer Wegbegleiter über 30 Jahre hinweg und langjähriger Freund, in dieser Aufgabe unterstützen sollte. Er erfüllte sämtliche Bedingungen, und zusammen haben wir uns dann auf First Officer Marco Graf (Gräfe) als dritten Piloten geeinigt. Er konnte uns als erfahrenerer A330/340-F/O-Pilot und ehemaliges PS-Mitglied in einigen Bereichen sehr gut ergänzen und unterstützen. Dieser Vorschlag wurde anschliessend von OCA und OC bewilligt.

**Wer bestimmte den Ablauf des geflogenen Programms?**

Die Abmachung zwischen der Swiss und dem Militär war, dass zum Jubiläum der Patrouille Suisse (50 Jahre)

und der Luftwaffe (100 Jahre) anlässlich der AIR14 exklusiv ein gemeinsames Display mit der A330 der Swiss und der PS geflogen werden sollte - und zwar unmittelbar vor der eigentlichen Vorführung der PS während der «Prime Time» der AIR14. Grundsätzlich ging es darum, nach den zeitlichen und gesetzlichen Vorgaben ein interessantes Display zu erstellen, das mit einer A330 in Formation mit der PS fliegbare ist. Der zeitliche Rahmen für das gemeinsame Display war mit maximal elf Minuten gegeben. Wir mussten uns vor allem nach der verfügbaren Treibstoffmenge der Tiger F-5 der PS richten. Marco, This und ich haben viele Ideen von Manövern und Formationen zusammengetragen und sie mit dem Patrouille-Suisse-Leader Simon Billeter und Nils Hämmerli, dem Display Director der AIR14, besprochen. Dabei haben wir uns in relativ kurzer Zeit auf die präsentierte Variante geeinigt und auch die entsprechenden Bewilligungen seitens Swiss, BAZL, Luftwaffe und AIR14-Leitung erhalten.

**Wie haben sich die Swiss-Piloten auf den Flug vorbereitet? Gab es ein gemeinsames Briefing oder sogar ein gemeinsames Training mit den PS-Piloten?**

Es war von Anfang an klar, dass ein eigentliches «Live Training» mit einer A330 und der PS kaum durchzuführen war. Deshalb mussten wir die Vorbereitung auf die einzelnen Elemente und Schlüsselstellen fokussieren. Die Vorbereitung bestand einerseits aus dem Training der fliegerischen Elemente und andererseits damit, uns mit der Geografie und den Vorgaben der AIR14-Leitung und des BAZL vertraut zu machen. Nach einem ausgedehnten Briefing mit dem PS-Leader und der AIR14-Leitung haben wir ein gemeinsames Training im A330-Simulator absolviert. Dabei konnte auch der PS-Leader Billy unsere A330 steuern und sich etwas



mit deren Eigenschaften bezüglich Rollrate und Lageänderungen vertraut machen. Zudem haben wir zu dritt (Marco, This und ich) eine Session durchgeführt, bei der jeder von uns das Programm mehrmals als PF fliegen konnte. Die Idee war es auch, eine personelle Redundanz zu schaffen. Zusätzlich haben wir uns mit den geografischen Verhältnissen auf Karten und Google Earth auseinandergesetzt, denn es galt, auch lärmempfindliche Gebiete zu meiden. Schliesslich sind wir den VFR-Teil inklusive Display auf entsprechender Höhe und Track mit This' Cessna abgeflogen und konnten dadurch zusätzliche wichtige Erkenntnisse und geografische Fixpunkte sammeln.

#### Wer hatte den Lead während des Flugs, der Airbus oder die PS?

Die PS ist in Payerne gestartet und wir in Zürich (ZRH). Das «Rendez-vous» fand im «W-Holding» westlich von Payerne auf 5000 Fuss statt. Nach dem «Joining» und «Holding Hands» haben wir mit der A330 den Lead übernommen. Callsign: «A330 Formation». Das Kommando für Formationswechsel innerhalb der PS hat der PS-Leader gegeben. Nach dem «Grande» der A330 haben wir uns für den letzten Solo-Überflug mit Go-around von der PS getrennt. Sie hat dann nahtlos für ihr eigenes Programm übernommen.

#### Was war aus fliegerischer Sicht für die Swiss-Piloten während des Flugs speziell zu beachten?

Wir mussten speziell darauf achten, die Lage mit möglichst feinen Steuerausschlägen stabil zu halten und die notwendigen Lageänderungen am Funk der PS mitzuteilen. Mit unseren rund 60 Metern Spannweite haben auch kleine Änderungen in der Querlage einen sehr grossen Einfluss auf den Verband an den Flügelspitzen – vor allem in der Formation «3 Links – 3 Rechts». Erschwerend dabei war die Charakteristik des Airbus. Bei Querlagen über 33 Grad verhält er sich



Eine der vielen eingesetzten Kameras.

im Pitch wie auch im Roll anders, was andere Steuer-Inputs als gewohnt notwendig macht. Wir haben die meisten Manöver mit 45 Grad Querlage geflogen. Ein enges Zusammenspiel zwischen PF und PNF war dabei sehr hilfreich.

#### Wo habt Ihr den Film produziert?

**Sales Wick:** Da Milan hauptberuflich als Industriedesigner arbeitet, verfügt er über die entsprechenden Computer mit der nötigen Rechenleistung, um die gewaltigen Datenmengen bewältigen zu können. So konnten wir den Film bei uns zu Hause produzieren.

#### Mit welcher Software habt Ihr den Film geschnitten?

Für die Post-Production haben wir mit verschiedenen Produkten von Adobe gearbeitet. Primär kam dabei das Programm «Premiere Pro» für das Schneiden und Zusammenstellen zum Einsatz.

#### Wer war alles beteiligt, und wie viele Stunden waren dazu nötig?

Die Post-Production des Films war aufwändig. Dies haben Milan und ich in gut einer Woche zu zweit gemacht. Dank der detaillierten Planung und Vorbereitung war es uns jedoch möglich, das Video gut eine Woche nach dem zweiten Flug fertigzustellen.

#### Wer bezahlte die Rechnung?

Das Projekt war Teil des AIR14-Auftritts der Swiss.

#### Entsteht aus den Aufnahmen ein Kalender für das Jahr 2015?

Dies ist derzeit nicht geplant. Allerdings fand eine Aufnahme ihren Weg in meinen Fotokalender «Up in the Sky 2015». Das Besondere an dieser Aufnahme ist wohl deren Entstehung: Sie entstand, als alle sechs Tiger vor der eigentlichen Flugshow für kurze Zeit auf einer Seite flogen. Meine Idee war es, die rot-weissen Kampffjets neben dem Winglet der A330 abzubilden und im Hintergrund eine Schweizer Landschaft zu zeigen. Und so entstand das Foto für den Monat August, auf dem die Tiger Flügel an Flügel mit dem Airbus vor der Waadtländer Landschaft zu sehen sind.

#### Was ist Dein nächstes Projekt?

Zum dritten Mal in Folge darf ich zusammen mit der Kinderstiftung des Swiss-Personals einen Fotokalender mit Ein- und Ausblicken aus unserem Alltag publizieren. Dieser wird ab Anfang November auf der Homepage [www.skyproduction.ch](http://www.skyproduction.ch) oder für Personal der Swiss im ProductHub verfügbar sein.

Herzlichen Dank für diese interessanten Informationen! ●

### 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**

# On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

## Local News...

Der **Bundesrat** hat das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) beauftragt, die Anschaffung eines **PC-24** für die Regierungsflotte zu prüfen. Damit soll die Cessna Citation Excel, bei der in den nächsten Jahren grössere technische Anpassungen nötig würden, ersetzt werden. Der jüngste Spross aus dem Hause Pilatus ist in erster Linie für kürzere Dienstreisen (unter 3300 Kilometer) des Bundesrats und von Chefbeamten in Europa vorgesehen. Auf längeren Strecken kommt die 2013 in Betrieb genommene Falcon 900EX zum Einsatz, die über eine Reichweite von 8100 Kilometern verfügt.



*Der neue PC-24 von Pilatus.*

Der schweizerische Reiseanbieter **Hotelplan** und die deutsche Fluggesellschaft **Germania** planen auf den Beginn der nächsten Sommersaison hin die Gründung einer neuen Charter Airline für den Schweizer Markt. Damit auch Destinationen ausserhalb des EU-Raums problemlos angefliegen werden können, soll Germania eine Tochtergesellschaft in der Schweiz gründen, die mit einem schweizerischen Air Operator Certificate (AOC) ausgestattet sein soll. Sobald die nötigen Bewilligungen vorhanden sind, soll die Zusammenarbeit mit Hotelplan beginnen und die neue Airline namens **Holidayjet** den Betrieb ab der Basis Zürich mit einem 150-plätzigem **Airbus 319** aufnehmen. Eine zweite A319 der deutschen Muttergesellschaft könnte auch noch transferiert werden. Diese zweite Maschine soll dagegen im Design der Germania-Flug bleiben und würde teilweise für Hotelplan wie auch für andere Reiseveranstalter wie beispielsweise Air Prishtina fliegen.

**People's Vienna Line** mit Sitz in Altenrhein beabsichtigt, eine zweite **Embraer 170** anzuschaffen. Schon im Sommer attestierte eine Marktstudie einer zukünftigen Flugverbindung zwischen Altenrhein und London City Airport ein Potenzial von 48 000 jährlichen Passagieren sowohl im Segment englischer Touristen mit Ziel Ostschweiz, Bodensee und Voralberg als auch in demjenigen von Geschäftsreisenden zum Finanzplatz London. Da den eigenen Besatzungen der People's Vienna Line jedoch eine Zertifizierung für den Anflug von London City fehlt, sucht die Airline derzeit unter vier Interes-

senten nach einem Partner, der in ihrem Auftrag und in Kooperation mit der Airline die Verbindung bedienen könnte.

## World News...

**Air Berlin Technik** wird gemeinsam mit den Unternehmen WheelTug und FTI Engineering Network eine Antikollisions-Überwachungstechnologie für das eigenständige Rangieren von Flugzeugen am Boden entwickeln. Das sogenannte «**Pilot Ground Situation Awareness System**» (PGSA) soll es Piloten ermöglichen, durch Kameras am Rumpf und am Seitenleitwerk sowie Sensoren an den Flügelspitzen sicherer am Boden zu rollen. Auch in Deutschland hat TUIfly als erste europäische Airline mit der Umrüstung auf die hochmodernen **Split Scimitar Winglets** begonnen. Die komplette TUIfly-Flotte ist bereits mit Blended Winglets ausgestattet, durch die der Kerosinverbrauch um bis zu fünf Prozent reduziert werden kann. Mit Hilfe der neuen Split Scimitar Winglets lassen sich weitere zwei Prozent Kerosin einsparen.



*Die neuen Split Scimitar Winglets.*

Eine Überraschung war es eigentlich nicht: **Airbus-CEO Fabrice Brégier** gab den Programmstart für **A330-800neo** und **A330-900neo** bekannt. Wichtigste Veränderungen gegenüber den aktuellen A330-Modellen 200 und 300 sind die neuen Trent-7000-Triebwerke von Rolls-Royce, die exklusiv für den Antrieb der Langstreckenjets sorgen sollen. Erste Testläufe des maximal 72 000 Pfund (320 kN) Schub liefernden Trent 7000 sind für das kommende Jahr geplant, Testflüge sollen 2016 aufgenommen werden, die Zulassung 2017 erfolgen. Bei einem Flug von 7400 Kilometern Länge sollen die neuen Motoren allein für eine Treibstoffersparnis in Höhe von elf Prozent sorgen. Weil die A330neo aber grösser und schwerer sind - der Hersteller erwartet insgesamt fünf Tonnen Mehrgewicht -, gehen drei Prozent der Einsparungen wieder verloren. Doch weil Airbus nicht nur Verstärkungen an den Tragflächen vornimmt, sondern auch die Spannweite um rund 3,70 auf dann 64 Meter vergrössert und der A330neo Winglets wie bei der A350 verpasst, soll der Spritverbrauch dem Hersteller zufolge um weitere vier Prozent sinken. Pro Flug soll er dann um zwölf Prozent niedriger liegen als bei der heutigen A330. In Farnborough konnte der europäische Hersteller Absichtserklärungen für insgesamt 121 A330neo entgegennehmen. Bis zum Beginn der Auslieferungen

im vierten Quartal 2017 wird Airbus allerdings noch ein paar klassische A330 verkaufen müssen, um die Fertigungsrate halbwegs auf dem aktuellen Niveau (zehn Flugzeuge pro Monat) halten zu können.



*Air Asia X gehört zu den ersten Bestellern der neuen A330neo.*

On 25th September the first **Airbus 320neo** to fly has landed back at Toulouse-Blagnac Airport after successfully completing its **first flight** which lasted around two and a half hours. The aircraft - carrying the registration F-WNEO - was flown by Airbus experimental test pilots Philippe Pellerin and Etienne Miche de Malleray. For its first flight the A320neo, powered by Pratt & Whitney PW1100G-JM engines, lifted off from Blagnac at around 60 tonnes. During the flight, which took the aircraft around southern France, the crew explored the aircraft's flight envelope and systems operation, while experts monitored the progress on the ground in real-time via a direct telemetry link. This maiden flight marks the beginning of a rigorous flight test campaign involving eight aircraft encompassing all models and both new engine options - the Pratt & Whitney PW1100G-JM and the CFM International LEAP-1A turbofans. Overall, the Neo development fleet will perform a combined total of around 3000 hours of flight testing. The A320neo with Pratt & Whitney engines will be the first variant in the Neo family to receive type certification followed by its entry into airline service in the 4th quarter of 2015 with first operator Qatar Airways. The A320neo family encompasses the A319neo, A320neo and A321neo, seating up to 160, 189 and 240 passengers respectively.

Noch ist nichts offiziell, doch die Stimmen mehren sich: Wie der «Tagesspiegel» aus Berlin unter Berufung auf interne Unterlagen des BER-Aufsichtsrats meldet, strebt die Flughafen **Berlin Brandenburg GmbH** nun eine Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens BER im **Jahr 2016** an. Dieser soll mit einer Kapazität von jährlich 27 Millionen Passagieren an den Start gehen. Laut einer Studie werden 2016 in Berlin und Brandenburg jedoch bereits 31,4 Millionen Fluggäste erwartet, was die seit Monaten von Flughafenchef Mehdorn vorangetriebene Weiternutzung des Schönefelder Terminals nötiger denn je erscheinen lässt.

In Frankfurt wurde die Errichtung des neuen Abfertigungsgebäudes auf dem südlichen Gelände des Flughafens genehmigt. In der ersten Bauphase ist zunächst ein zentrales Terminalgebäude mit zwei Flugsteigen und einer Kapazität für 14 Millionen Passagiere pro Jahr geplant.

### Crash News...

Nach dem Absturz einer Maschine von Dana Air im Sommer 2012 in Lagos verlangte die Nigerian Civil Aviation Authority vertiefte Inspektionen bei allen Fluggesellschaften. Letzten Herbst groundete die Behörde dann alle Anbieter, die nur noch ein einsatzfähiges Flugzeug besaßen. Dazu gehörte auch **IRS Airlines**. Nach etwas mehr als einem halben Jahr Zwangspause wollte die 2002 gegründete Fluggesellschaft noch im Mai wieder loslegen. Dazu hatte IRS Airlines ihre einzige noch operative **Fokker 100** bereits generalüberholen lassen und eine zweite in die Slowakei zu einem sogenannten C-Check geschickt. Mit zwei Fliegern hätte IRS Airlines wieder abheben dürfen. Nach der gründlichen Inspektion in Bratislava flogen zwei Piloten die 25-jährige Maschine zurück nach Kano in Nigeria. Der Captain freute sich via Twitter, wie schön und neu das Flugzeug doch aussehe. Doch bei der Rückführung lief irgendetwas schief. Über dem Niger brach plötzlich der Funkkontakt zwischen Crew und Flugsicherung ab. Der Treibstoff ging zu Ende, und die Maschine musste auf einem flachen, unbebauten Feld notlanden. Doch der Crew ist nichts passiert. «Wir sind zurück von den Toten oder Beinahe-Toten», tweetete der Captain nach dem Crash. Und er lud auch gleich ein Bild hoch. «Wie wir überlebten ist eine andere Geschichte», schreibt er weiter. Und: «Unser Leben liegt in den Händen Gottes, und er kann es jederzeit nehmen. Offenbar wollte er unsere noch nicht.» Dem Engagement des Captains und der Liebe zu seinem Beruf tat der Unfall keinen Abbruch. «Ich liebe es, zu fliegen - immer», schrieb er weiter. Weniger ideal ist der Crash für IRS Airlines. Sie muss nun ein weiteres Flugzeug wieder flugtauglich machen, bevor sie ihren Betrieb wieder aufnehmen kann.



*Der Pilot fotografierte seine Fokker 100 nach der Notlandung in Niger.*

### Short News...

Als Launch Customer unterzeichnete die **AirLeaseCorp (ALC)** ein Memorandum of Understanding (MoU) über 25 **A330-900neo**. Sie legte auch noch eine Festbestellung über weitere 60 A321neo nach. Das sind nun total 110 A32Xneos für ALC. Der zweite Kunde ist die Leasinggesellschaft **CIT**, die ein MoU über 15 A330-900neo vereinbarte, und der dritte ist die Leasingfirma **Avolon** aus Irland, die sich ebenfalls 15 A330-900neo reservierte. Erster Airline-Kunde für den A330neo ist die **Air Asia X**, die ein MoU über 50 A330neo bekannt gab.

**Transaero** zeichnete auch ein MoU über acht A330neo und zwölf **A330neo**. Schon vor einiger Zeit hatte die Gesellschaft berichtet, dass sie die vier bestellten B-787-8 nicht mehr haben will.

Die Leasinggesellschaft **SMBC** bestellte weitere fünf A320ceo und zugleich 110 Flugzeuge der A320neo-Familie. Damit wurde die Schwelle von **3000 Bestellungen** für den A320neo überschritten, obwohl das Flugzeug noch nicht zertifiziert ist.

**China Southern Airlines** meldete eine Bestellung über 80 weitere Flugzeuge der A320-Familie, darunter 30 ceos und 50 neos zur Lieferung zwischen 2016 und 2020. Der Auftrag wird bei Airbus unter «ungenannter Kunde» geführt, ebenso wie die schon gemeldete Order von **China Eastern** über 70 A320neo. Insgesamt listet Airbus jetzt 330 A32X für chinesische Kunden unter der Rubrik «unidentified» auf. China Eastern meldete auch eine Bestellung von weiteren 20 B-737-800 sowie 60 B-737MAX.

Boeing und **Emirates** bestätigten ihren Vertrag über 150 **B-777X** (115 B-777-9X und 35 -8X). Dazu kommen noch 50 Purchase Rights. Zu diesem Zeitpunkt hat Emirates 138 B-777 aller Serien im Einsatz und noch 58 alte Bestellungen offen. Emirates **stornierte** alle 70 **A350XWB**! Angeblich ist der A350 für Emirates zu klein. Man will lieber zusätzliche A380 und einige Boeing 777 beschaffen.

Die aus **BAE Regional Aircraft** hervorgegangene englische **Falko** unterzeichnete einen Vorvertrag über 24 **Bombardier** CS100. Bei dieser Gelegenheit wurde berichtet, dass Falko aktuell über 60 Avro/Bae 146 verfügt. **Petra Airlines** aus Jordanien unterzeichnete eine Absichtserklärung über zwei CS100 (plus zwei CS300-

Optionen), und die erst ins Pax-Geschäft eingestiegene **Zhejiang Loong Airlines** aus China gab einen Letter of Intent über 20 CS100 ab.

Der weltgrösste **Embraer-195**-Betreiber, die Azul aus Brasilien, zeichnete einen Letter of Intent über 30 E195-E2 plus 20 Kaufrechte. Die **Trans State Holdings**, Besitzer der Trans State Airlines (United Express), Compass Airlines (Delta Connection) und GoJet Airlines (United und Delta), unterzeichnete auch einen Vorvertrag über 50 Embraer 175-E2 (plus 50 Optionen).

Die neue **Eastern Air Lines** aus Miami bestellte direkt beim Hersteller zehn werksneue B-737-800 und sicherte sich Kaufrechte für zehn B-737MAX. Eastern gab auch eine Absichtserklärung über 20 **Mitsubishi Regional Jets** MRJ-90 plus 20 Kaufrechte ab. **Japan Airlines** schloss ebenfalls einen Vorvertrag über 32 Mitsubishi Regional Jets zur Lieferung ab 2021.

Der Auftrag der japanischen **Skymark Airlines** über sechs **A380** wurde von Airbus annulliert. Zwei Flugzeuge sind schon produziert und jetzt abgestellt. Das erste befand sich schon in Finkenwerder für den Innenausbau, flog aber wieder nach Toulouse zurück. Skymark musste einsehen, dass das angedachte Langstrecken-Geschäftsmodell mit den A380 für diese kleine Airline nicht mehr realisierbar ist. Skymark warnt allerdings vor einer drohenden Pleite, wenn sie die ganzen A380-Stornierungskosten wirklich zahlen muss. Skymark hat bereits 190 Millionen Euro abgeschlossen. ●

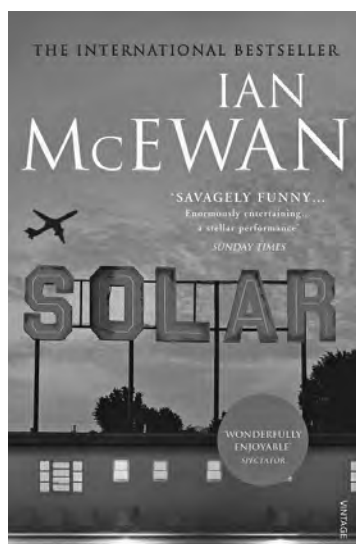
## Gelesen

### Die Zukunft ist weiblich

*Text: Viktor Sturzenegger*

Während einer längeren Reise hatte ich Zeit, einige Bücher zu lesen, die ich schon länger auf meinem Nachttisch liegen hatte. In einer Art Aufräumaktion mit Verteilcharakter beschloss ich, sie auf die Reise mitzunehmen.

Interessanterweise ergab es sich, dass sich die Geschichten allesamt um die Rolle der Geschlechter in den jeweils herrschenden gesellschaftlichen Vorstellungen drehten.



#### Humpty Dumpty

Ian McEwans Geschichte handelt vom Physiker Michael Beard, der während seiner ersten Ehe ein Beard-Einstein-Theorem entwickelt, das Erkenntnisse des Physikerries über fotoelektrische Effekte weiterführt und Beard sogar den Nobelpreis in Physik einbringt. Der Einstieg in die Story findet allerdings Jahrzehnte später (im Jahr 2000) statt, als Beard als Aushängeschild einer Forschungsanstalt in Reading amtiert, die zu Blairs Regierungszeit ins Leben gerufen wurde, um zu zeigen, dass die Regierung die Klimaveränderungen ernst nähme.

Beard hat seit seinem Theorem nicht viel geleistet, noch viermal geheiratet und alle Ehefrauen betrogen, ist aber bei seinen Mitforschenden immer noch hoch angesehen. Er selber ist ein zynischer Misanthrop, der sich plötzlich von seiner fünften Frau betrogen findet, was ihm schwer zu schaffen macht. In McEwans locker-flockigem Stil wird Beard mit seinen 53 Lebensjahren als schon jenseits der Midlife-Crisis beschrieben; übergewichtig und trotzdem immer auf der Jagd, will er sich seinem Widersacher stellen. Er zieht jedoch den Schwanz schnell ein, als dieser seine durch manuelle Tätigkeit geschwellenen Muskeln spielen lässt.

Ein Assistent am Institut versucht, Beard von seinen Forschungen auf dem Gebiet künstlicher Fotosynthese zu überzeugen, doch dieser weicht aus, buchstäblich auf

eine Reise in die Arktis. Sich abnabelnd vom Institut, folgt Beard einer Einladung zu einem Treffen klimabewusster Künstlerinnen und Künstler nach Spitzbergen. Dort wird die Geschichte allerdings sehr slapstickartig: Beard mit seinem fetten Körper hat Mühe, die in arktischen Temperaturen notwendigen Kleidungsstücke zu besteigen, friert sich beim Wasserlassen scheinbar den Penis ab und rettet sich anschließend mit seinem Zynismus vor der Euphorie der Reiseteilnehmenden. Dass er trotz seines peinlichen Handicaps versucht, mit der attraktivsten Künstlerin zu flirten, zeigt wohl seinen Hang zu Pawlow'schen Reflexen im Umgang mit dem anderen Geschlecht. Vielleicht zu seinem Glück ist deren Partner jedoch mit von der Partie.

Zurückgekehrt, muss der leidgeprüfte Professor erkennen, dass sich der Assistent mit dem hartnäckigen fotosynthetischen Ansatz seiner ehemüden fünften Frau angenommen hat. Neuerlicher Slapstick führt jedoch zum Tod des Rivalen, wobei Beard auch gleich noch den Mechaniker geschickt als Mörder inszenieren kann. Dennoch verliert er seine Stelle am Institut, weil der Co-Leiter die Verdachtsmomente gegen Beard als rufschädigend für Forschungsanstalt und Regierung empfindet. In den Papieren, die Beard aus dem Büro mitnimmt, findet er die Aufzeichnungen des toten Assistenten, die dieser ihm während seines Arktis-Trips in einem persönlichen Kuvert auf den Tisch gelegt hatte.

Ein Schnitt lässt uns Beard fünf Jahre später erleben. Er lebt bei einer anderen Frau, versucht die Ideen des Assistenten als seine eigenen zu vermarkten und Geldgeber für eine Pilotanlage in einer nordamerikanischen Wüste zu finden. Bei einer Tagung, an der neben Physikern auch eine Professorin für Wissenschaftsforschung spricht, hält er eine Rede, in der er Bezug zu deren Ausführungen nimmt, die den anderen männlichen Teilnehmern kontrovers erscheinen. Darin versucht er seine Sicht der Frau in der Physik und allgemein darzustellen, was einen Eklat verursacht, als die Professorin unter markigen Worten den Saal verlässt. Die Schlagzeile «Nobel-Prof sagt nein zu Labormiezen» mit Verweisen auf sein ungezügelter Privatleben («Rammel-Prof»), zusammen mit den Anwürfen der Professorin wegen «genetischem Determinismus», machen aus Beard bald einen Neonazi. Eine folgende Podiumsveranstaltung gerät zur hysterischen Demonstration, an der er mit Tomaten beworfen wird (Slapstick über Slapstick, aber ganz süffig zu lesen), deren eine er zurückwirft und dabei eine Demonstrantin im Gesicht trifft, worauf er von der Polizei in Handschellen abgeführt wird.

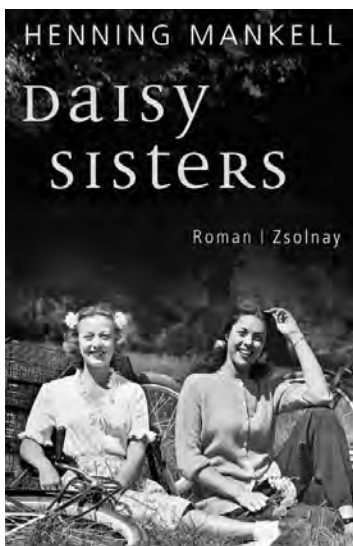
Die Beziehung zu seiner neuen Freundin Melissa bringt ihn in eine Notlage. Sie hat offenbar eine verzerrte Sicht auf Beard und sieht ihn als guten Ehemann und Vater. Das Dance-Studio der selbständigen Tanzlehrerin bietet der Fantasie des «Rammel-Prof»s neue Nahrung, und die Ordnung in Melissas Wohnung wirkt beruhigend auf sein inneres Chaos. Beards Gedankengänge aus McEwans Feder sind allemal gut für ein Nachdenken über Stereotypen. Die Frau hats in der Hand: Melissa ist schwanger und schockiert damit den «für immer» eheähnlichen Verbindungen Abholden gründlich.

Der dritte Teil des Buchs bringt uns ins Jahr 2009. Beard ist 72, und McEwan rollt sein bisheriges Leben vor uns auf, ganz im Sinne des älter werdenden, der sich an immer weiter zurückliegende Ereignisse immer besser erinnern kann. Ebenso altersadäquat erkennt Beard einen Fleck auf seinem Handrücken, der ihn beunruhigt. Er sinniert über seine hochstaplerischen Anfänge und deren Konsequenzen, während er in einer texanischen Hotelbar einen Whiskey nach dem anderen trinkt.

Das Finale vor dem Hintergrund einer grandiosen Eröffnung der Pilotanlage in der Wüste gerät zu einem chaotischen Show-down mit allen Ingredienzen eines saftigen Schwanks.

Wie gesagt – süffig zu lesen und hie und da gewürzt mit ganz interessanten Überlegungen der Figuren McEwans, nicht nur zu Geschlechterrollen, sondern auch zu Klima(terium) und Wissenschaften, leicht wie ein flacher Stein auf ruhigem See hüpfend Kreise bildend, die sich bald wieder im Spiegel des Himmels auflösen.

*Ian McEwan: Solar. Diogenes, Zürich 2012*  
ISBN 978-3-257-24174-7



### Frauengenerationen

Henning Mankells noch vor seinen Wallander-Krimis geschriebener Roman erzählt die Geschichte von Eivor, der Tochter von Elna, die im Kriegssommer 1941 zusammen mit ihrer Brieffreundin Vivi zu ihrem Onkel fährt, um ihm bei der Heuernte zu helfen und anschließend mit ihr zusammen eine Velotour zur abgelegenen norwegischen Grenze, zum Fjäll, zu unternehmen. Dort findet die unternehmungslustige Vivi zwei Soldaten, die ihnen die Grenze aus der Nähe zeigen möchten und natürlich ihre Vorstellung haben, was sie dafür bekommen könnten. Vivi, die Erfahrenere der beiden, kommt ungeschoren aus den «Paarmomenten» heraus, während Elna schwanger wird.

Elna versucht mit Unterstützung ihres Bruders und einer äusserst plakativ verkommenen Hafenhure, eine damals verbotene Abtreibung bei einem zwielichtigen Mann durchführen zu lassen (das alles kann ich mir auch gut als Schwarzweissfilm vorstellen). Die üble Geschichte beginnt, mir unbehaglich zu werden. Der Pfluscher vermasselt die Sache aber gründlich, sodass Elna im Spital erwacht und das Geheimnis keins mehr ist. Allein die Schwangerschaft besteht weiter, und sie trägt das Kind jetzt aus. Ihre Stelle beim duckmäuserischen Ingenieur mit seiner Hitler-freundlichen Frau ist sie ohnehin los. Trotz der Schande wird sie immerhin von ihren einfachen Arbeiter-Eltern unterstützt. Ihre Brieffreundin Vivi wird auf dem Laufenden gehalten, kann sie aber



# Mehr Energie für anderes. Dank unserer Passivhaustechnik.

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

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

Interessiert Sie unsere Firma und die Passivhaustechnik, dann besuchen Sie unsere Homepage:

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

**FUCHS AADORF**  
ABSAUG- UND HAUSTECHNIK 

kaum unterstützen. Nebenbei erzählt Mankell in Gesprächen zwischen Elnas Vater Rune und seinem Sohn die politischen Umstände Schwedens im Zweiten Weltkrieg.

Dann folgt ein Schnitt, ähnlich in dem Buch von McEwan, und wir befinden uns im Jahre 1956. Wir lernen einen 70-jährigen ehemaligen Volksschauspieler respektive Bauernkomiker kennen. Er hat die feste Absicht, sich zu Tode zu saufen, und verbringt die letzten Tage seines Lebens in einem von seiner Schwester geerbten Haus. Die Aussicht auf ein Mietshaus, in dem die Nachbarin sich, ohne die Rollläden zu senken, umzieht, ist ihm eine kleine Freude. Seine Inkontinenz macht ihm allerdings schwer zu schaffen, und er lebt sehr zurückgezogen.

Eines Tages dringt ein jugendlicher Ausreisser bei ihm ein. Der Komiker, gleichgültig bis zur Indifferenz, nimmt den Flüchtling aus dem Jugendknast kommentarlos auf, während Mankell die stereotype Lebensgeschichte des 17-Jährigen im Schwung eines inneren Monologs abhakt. Der Junge bleibt gerne und erhält auch Geld, um sich Kleider kaufen zu können. Dabei lernt er die Tochter der Nachbarin mit den offenen Fenstern kennen. Genau! Es ist Eivor, die Tochter von Elna, die inzwischen mit einem Bahnbeamten ganz bürgerlich verheiratet ist. Eivor ist jetzt 15 und findet den Jungen interessant. Dieser hat allerdings mehr Interesse an Autos, und als Elna ihre Tochter eines Tages bei dem Komiker sucht, findet sie sie bei einträchtigem Kartenspiel im Zimmer des Jungen. Dennoch ist da keine Harmonie. Die Tochter, durch die Störung ebenso verunsichert wie erbost, beschimpft ihre Mutter, bis beide weinen und die zwei männlichen Zuschauer auch in Streit geraten über die unwillkommene Konfusion, worauf der Junge weiterzieht.

Das Mädchen Eivor besucht den Alten in der Hoffnung auf Nachricht von dem Jungen, die natürlich nie eintrifft. Dafür kauft sich der Mann von Elna ein Auto, und bald sind er, Mutter und Tochter mit dem inkontinenten Nachbarn auf einer Spritztour durch Südschweden. Dabei geschehen wunderliche Dinge. Mankell zieht alle Register, um die Fremdenfeindlichkeit der Schweden, die Naivität des Bahnbeamten und die intuitive Sinnlichkeit der weiblichen Reisenden zu dokumentieren. Immerhin kommen Mutter und Tochter sich auf der Reise näher, und es werden Weichen für die Zukunft gestellt. Alles Idylle? Nur bis Elna auf die Idee kommt, ihre aus den Augen verlorene Brieffreundin in Skåne aufzusuchen. Etwas gar klischiert zeichnet Mankell den Werdegang Vivis als akademieunfähige Kommunistentochter, die in zwei Studienläufen scheitert, ebenso in ihren Beziehungen und mehrfach abtreiben muss (was ihr offenbar leichter fiel als der Brieffreundin aus Nordschweden). Zum Zeitpunkt der Autoreise Elnas mit Familie verbringt Vivi ihren Urlaub zu Hause. So hat sie Zeit für einen Ausflug mit Elna und Eivor nach Kopenhagen. Dabei versucht sie, der naiven Verdrängerin Elna ihre Situation als Gefangene in der Ehe mit einem langweiligen Mann bewusst zu machen, was ihr vielleicht auch gelingt.

Als alle wieder in Hallsberg eintreffen, wird Eivor in eine Schneiderinnenlehre geschickt. Der Ausreisser kehrt zu dem Komiker zurück und will Eivor wiedersehen. Kurz darauf flieht er wieder, und sie geht mit. Das Ganze endet in einem Fiasko. Sie erkennt in ihm den Kriminellen, lässt sich auch zu Ladendiebstählen überreden; der Versuch, einsame Bauern auszunehmen, endet jedoch blutig. Plakativ zeichnet Mankell das unausweichliche Schicksal der Tochter – wie ihre Mutter wird sie vergewaltigt und von der Polizei nach Hause gebracht. Immerhin wird sie nicht sofort schwanger wie ihre Mutter. Der Komiker stirbt.

Neuer Schnitt. Wir sind im Jahr 1960, und Eivor beginnt in einer Spinnerei in einer anderen Stadt zu arbeiten. Klischees säumen ihren Weg. Vom reichen Sohn der Vermieterin wird sie missbraucht. Elnas Besuch führt zur Erkenntnis, dass diese ihre durch frühe Mutterschaft verlorenen Jugendträume in der Tochter verwirklichen möchte, was natürlich misslingt. Eivor gelangt in eine Clique, die eines Abends ihre Wohnung verwüstet, was die Polizei auf den Plan bringt. Einer der Jungen ist so anständig, ihr beim Aufräumen der Wohnung zu helfen, und bleibt. Er macht ihr ein Kind, sie heiraten und er beginnt, sie zu betrügen. Die Geschichte bleibt weitgehend voraussehbar, und Mankell ist dermassen bestrebt, seine Message durchzubringen, nämlich dass die Frauen ihr Schicksal in die eigenen Hände nehmen müssen, dass es einem die Lektüre streckenweise erschwert. Ich habe seine Wallander-Serie mit mehr Interesse gelesen.

*Henning Mankell: Daisy Sisters. DTV, München 2011  
ISBN 978-3-423-21288-5*



### Alleinköchin

Allerdings habe ich einen weiteren Roman von Henning Mankell dabei gehabt und gelesen. Auch er handelt von der Situation der Frau im 20. Jahrhundert. Allerdings in extremis: Das älteste Mädchen einer nordschwedischen Witwe wird von einem Fellhändler in die Hafenstadt mitgenommen, weil für sie das Essen nicht reicht. Der gläubige Fellhändler versucht, sie mit Verwandten in Kontakt zu bringen, die aber unauffindbar bleiben.

Hanna wird Hausangestellte, doch der gute Händler hat Grösseres mit ihr vor. Sie soll als Köchin auf einem Frachter nach Australien dampfen. Sie lernt dabei den ersten Steuermann kennen und lieben. Sie heiraten unterwegs in einer Stadt. Auf einem verbotenen Landgang in Schwarzafrika infiziert sich ihr Mann mit einer tödlichen Krankheit und stirbt kurz darauf.

Um nicht in Trübsal auf dem Schiff zu verkümmern, flüchtet sie von dem Schiff in ein Hotel mit dem Namen Paradies – ein Bordell, wie sie bald herausfinden muss. Unentdeckt von der suchenden Mannschaft, wird sie Gast ohne Arbeitsverpflichtung.

Auch diese Geschichte ist voller Klischees, zeigt dennoch die Situation Afrikas unter der Fuchtel der Sklaverei und des Kolonialismus Anfang des letzten Jahrhun-

derts und gibt durch den Einblick in ein ungewöhnlich eigenständiges Leben der Protagonistin Hanna auch Erkenntnisse über das damalige Rollenverständnis der Geschlechter.

Diese Story habe ich lieber gelesen als die zuvor erwähnte, mein Fazit jedoch bleibt für Mankell gleich: Lieber lese ich seine Krimis mit Kurt Wallander (sein jüngerer Krimi «Der Chinese» kommt allerdings nicht daran heran).

*Henning Mankell: Erinnerung an einen schmutzigen Engel. Zsolnay, Wien 2012  
ISBN 978-3-552-05579-7*

## Gelesen

Text: Henry Lüscher



### Brennerova

Frag' nicht: Die Haas-Fangemeinde in der Schweiz muss gross sein – die Lesung im Volkshaus Zürich war schnell mal ausverkauft! Sicher war da auch das erleichterte Gefühl Antrieb, dem Haas dafür zu danken, dass er sich doch noch einmal an den Privatermittler Brenner gemacht hat. Der ist jetzt pensioniert, aber gewiss nicht untätig, wie das Buch zeigt.

Natürlich, da hast du Zeit, und was machst du da? Richtig, surfen, und dabei blicken dich auch mal Russinnen vom Bildschirm an, die sich nach einem Mann sehnen. Brenner weiss natürlich aus seiner Polizeizeit: Gefahr im Verzug! Denn Russinnen sind immer lieb, willig, treuherzig, gut aussehend. Aber wehe, wenn du anbeisst: Geld für kranke Mama, Geld für Reise nach Österreich, Geld für Hausreparatur, du kennst das ja. Höchste Sicherheit walten lassen, gleich weg von dem Angebot! Aber Brenner: immer wieder auf «Verlauf» geklickt und ganz pragmatisch ans Problem rangegangen – Selektionskriterien erstellen, Identität sicher nicht preisgeben, wenigstens nicht ganz. Und so gehen schon ein paar Seiten drauf, bis ein unverfänglicher Nickname und ein im Gedächtnis haftendes Passwort zusammengekommen sind.

Als er das optimale Angebot eruiert hat, schweift er ins Tierische ab: «Beine wie eine Giraffe, Taille wie eine Wespe, Augen wie die Biene Maja» – und ist erstaunt, als er nach beschwerlicher Reise in der Mongolei seine Auserwählte trifft, dass sie tatsächlich sehr schön ist. Aber neben einer kranken Mutter hat sie eine verschwundene Schwester, die Brenner doch bitte suchen möge, im Rotlichtviertel Wiens. Und pass auf: Brenner gibt natürlich etwas an die Heilungskosten der Mutter, immer wieder etwas, da sie ja nicht schnell gesund wird.

Die Suche nach der Schwester führt uns ins Zuhältermilieu, zu Schleppern und Tätowierern, die plötzlich ihre Hände verlieren und froh sind, dass sie Brenner anhand der tätowierten Sprüche in die richtige Reihenfolge bringen kann. Natürlich kriegt Brenner dabei auch das eine oder andere ab, was vom «Erzähler» genüsslich kommentiert wird, allerdings nicht so fulminant wie in «Silentium», was mein unangefochtener Favorit ist. Als dann die Schwester von Brennerova sprichwörtlich vor dem Fenster im obersten Stock eines Spitals hochgezogen wird, kommen wir Richtung Auflösung der Umstände, warum Brennerova den Brenner engagiert hat. «Plötzlich hets di am Födle» würde Pedro Lenz («De Goali bin ig») da sagen, wie es dem Brenner jetzt den Kopf verdreht. Denn du musst wissen, eine verflossene Liebe ist auch noch zurückgekehrt. Er will es aber allen recht machen, und das ist natürlich in diesem russischen Fall höchst kompliziert, auch wenn sich einiges ganz von selbst auflöst.

Der unvergleichliche Schreibstil von Wolf Haas wird von der «FAZ» gelobt: «Im Innersten ist Wolf Haas ein unglaublich sorgfältiger Sprachpfleger, ihm unterläuft nicht der kleinste Lapsus Linguae, während er doch ständig diese Entgleisungen seinen Figuren in den Mund legt.» Und in «Brennerova» ist diese Sprache zur Hochform aufgelaufen, frag nicht. Empfehlenswert Hilfsausdruck.

*Wolf Haas: Brennerova. Hoffmann und Campe, Hamburg 2014  
ISBN 978-3-455-40499-9*

# WE ARE AEROPERS





# Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

## Herausgeber, Inseratewesen, Layout

AEROPERS-SwissALPA  
Swiss Airline Pilots Association  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
Telefon 044 816 90 70  
info@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)

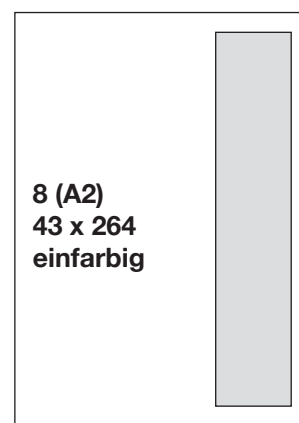
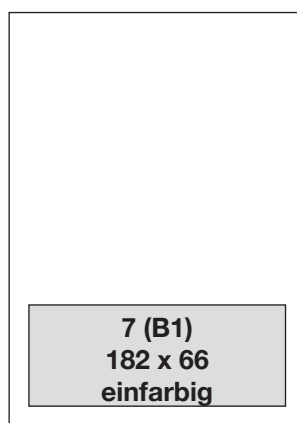
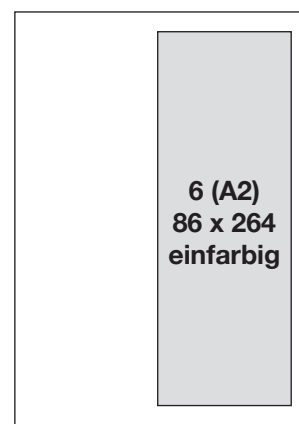
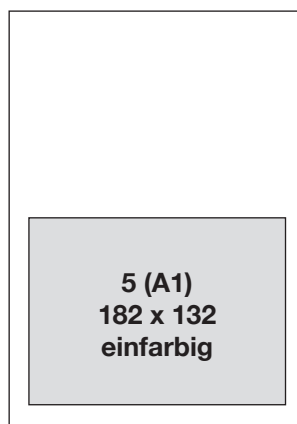
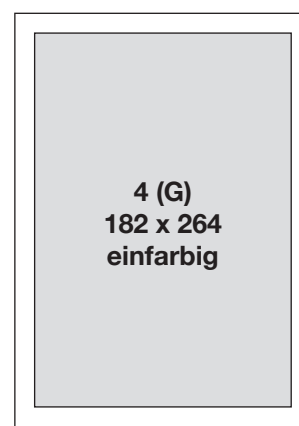
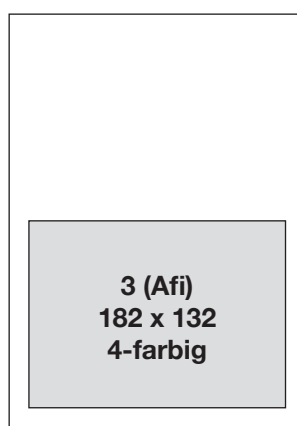
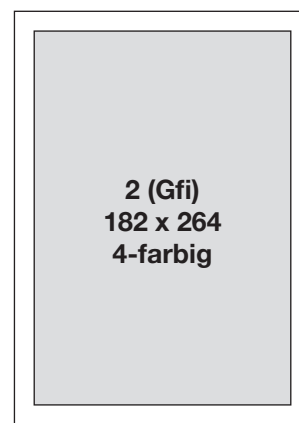
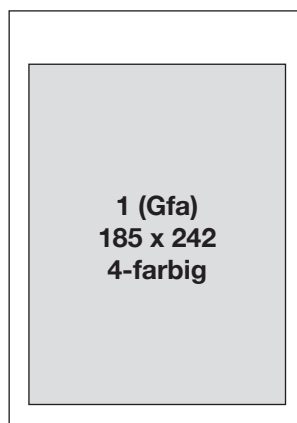
## Annahmeschluss Inserate 2015

1/2015 11. Februar 2015  
2/2015 6. Mai 2015  
3/2015 12. August 2015  
4/2015 18. November 2015

(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 findet die drei Unterschiede?



— Anzeigen —

**WINGS**  
AIRLINE BAR & LOUNGE

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

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

## Gutschein

Für einen gratis Herrenhaarschnitt,  
nach telefonischer Voranmeldung.

Coiffure Salon Berger  
Unterdorfstrasse 40  
8105 Watt-Regensdorf  
044 840 40 50

**BERGER**  
COIFFURE SALON

044 840 40 50

Beim Einlösen vorweisen. Gültig bis 31. Dezember 2014. Pro Person nur ein Gutschein einlösbar.

## Eintritte

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

- Christian Blasimann
- Grégoire Bonvin
- Julia Gastecker
- Nicolas Glässer
- Manuel Gogel
- Alexander Haselsberger
- Florian Lonnes
- Moritz Hatzold
- Matthias Miesner
- Nicolas Müller
- Valentin Schwämmle
- Tobias Treichel
- Daniel Wendel

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

### Ronny Bender – Wiedereintritt



Werte Kollegen

Den meisten von Euch bin ich ja nicht unbekannt – nach 28 Jahren in unserer Firma. Ich habe mich nach etlichen Jahren der Abwesenheit entschlossen, unserem Verband wieder beizutreten. Was mich damals zum Austritt bewogen hatte, war der seit jeher aus meiner Sicht etwas polemische, emotionale und konfrontative Kurs, den unser Verband dem Arbeitgeber gegenüber eingeschlagen hatte und mit dem ich mich nie ganz anfreunden konnte. Nun, damit schloss ich mich natürlich selbst aus den Entscheidungsfindungsprozessen aus – nicht zuletzt, wie mir letztthin bewusst wurde, auch aus einer gewissen Konfrontationsscheu heraus.

Nun denn, nachdem wir ja als Schicksalsgemeinschaft miteinander verbunden sind, sind wir ja auch darauf angewiesen, dass sich alle konstruktiv einbringen, und da gehöre ich mit dazu. In diesem Sinne freue ich mich sehr, der Auseinandersetzung mit den aktuellen Themen, die uns beschäftigen, nicht aus dem Weg zu gehen, sondern auch die aus meiner Sicht eher besonnene und konziliante Stimme in das gemeinsame Ganze einzubringen, um so zu einem ausgewogenen Ganzen beizutragen. In diesem Sinne freue ich mich auf die in meiner Karriere verbleibende gemeinsame Zeit mit Euch im Verband und die kommenden konstruktiven Diskussionen.

*Mit kollegialem Gruss, Euer Ronny*

## Pensionierungen

### Walter Spring



**Eintritt:** 1.11.1979

**Pensionierung:** 30.11.2014

**Total Flugstunden:** 18 000

**Karriere:**

F/E: DC-8, DC-10

F/O: MD-80, A320, MD-11

Captain: A320, A330/340

In letzter Zeit wurde ich öfter von Bekannten gefragt: «Hey, wann wirst Du jetzt eigentlich pensioniert?» Ich habe dann erklärt, dass ich mit 58 schon in Pension hätte gehen können, aber noch bis 60 weiterfliegen wolle. Meist war da ein ungläubiges Staunen zu erkennen. Ich habe dann erklärt, dass ich meinen Beruf gerne ausübe und immer noch Freude an der Fliegerei habe. Und manchmal hatte ich den Eindruck, dass es beinahe etwas Anrühiges oder Unanständiges hat, wenn man seine Arbeit gerne macht. Dabei kann ich nur sagen: «Was gibt es Besseres, als Freude in seinem Beruf zu haben? Eine Arbeit zu machen, die einen fordert und erfüllt?»

Und so schaue ich dankbar auf eine Fliegerkarriere zurück, die mich in 35 Jahren vom Flight Engineer zum Captain auf einem viermotorigen Langstreckenflieger geführt hat. Auf alle schönen Erlebnisse und Begegnungen schaue ich gerne zurück, die schwierigen, mühsamen und anstrengenden Zeiten werden bald vergessen sein.

Allen Kollegen, die noch weiter fliegen, wünsche ich ein Umfeld, in dem das Fliegen weiterhin schön sein kann.

*Ich wünsche Euch viel Erfolg und möcheds guet, Walti*

## Pensionierungen

### Daniel Oeggerli



**Eintritt:** 2.2.1981

**Pensionierung:** 31.8.2014

**Total Flugstunden:** 17 336

**Karriere:**

F/E: DC-8, B-747

F/O: MD-80, MD-11

Captain: A320, A330/340

Nach über 32 Jahren habe ich am 27. August meine letzte Landung absolviert: auch dies ein absolutes Highlight als Number One «straight-in from KELIP to RWY 34».

Ich habe eine spannende und aussergewöhnliche Karriere hinter mir. Ich bedanke mich bei allen ganz herzlich, die mir geholfen, mich unterstützt und begleitet haben.

Viele schöne Erinnerungen und Begegnungen kann ich von dieser Zeit mitnehmen.

*Alles Gute und machet's guet, Dani, Capt. a.D.*

### Gerd Schroff



**Eintritt:** 15.8.1978

**Pensionierung:** 31.9.2014

**Total Flugstunden:** 20 112

**Karriere:**

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

Captain: MD-80, A320, A330/340

*«Füge Dich der Zeit, erfülle Deinen Platz und räum' ihn auch getrost: Es fehlt nicht an Ersatz!»  
(Friedrich Rückert)*

... in diesem Sinne herzlichen Dank Euch allen für die vergangene Zeit!

*Viele Grüsse, Gerd*

### Stefan Zigerli



**Eintritt:** 3.4.1983

**Pensionierung:** 30.11.2014

**Total Flugstunden:** Gegen 19 000

**Karriere:**

UeG, dann F/O: DC-9, MD-80, DC-10, MD-11, Fluglehrer Bremen

Captain: A320, A330/340

Meine 40 Jahre in der Aviatik gingen buchstäblich wie im Fluge vorbei! Das ist doch ein gutes Zeichen.

Wir gingen immer fliegen, nicht arbeiten. Am schönsten und höchsten Arbeitsplatz konnten wir bei Firmenturbulenzen immer sagen: Ist doch egal, wer unter uns Chef ist ;-)

Auch die 15 Jahre als Spezialist für die AEROPERS waren spannend und bereichernd. Es zeigt sich ja jetzt wieder, wie wichtig sie für uns ist. Ich habe noch den Spruch eines Managers zu Swissair-Zeiten im Ohr: «Was braucht ihr denn die AEROPERS, wir vom Büro schauen ja gut zu euch!»

Ab und zu werde ich gefragt, ob ich nochmals denselben Beruf wählen würde. Absolut ja! Von Bücker bis Mirage, von DC-9 bis A340 und unvergleichlich schöne, vielfältige und spannende Erlebnisse. Euch allen herzlichen Dank dafür!

*Viele Grüsse, Zigi*

## Robert Gutmann



**Eintritt:** 31.1.1980

**Pensionierung:** 31.8.2014

**Total Flugstunden:** 20 074

**Karriere:**

F/O: DC-9, MD-80, A310, DC-10, MD-11

Captain: A320, A320/330, MD-11, A330/340

«Gute Nacht, Freunde, es wird Zeit für mich, zu geh'n ...»

Diese Zeile eines zugegebenermassen nicht mehr ganz taufrischen Lieds ging mir während der letzten paar Flüge immer wieder durch den Kopf. 34 Jahre und gut 20 000 Flugstunden, ein paar Vorkommnisse technischer Natur sowie ein gesundheitliches Problem, das vor zweieinhalb Jahren beinahe das fliegerische Aus brachte, haben mich gelehrt, dass nichts selbstverständlich ist, weder das Gelingen eines Flugs noch die persönliche Zufriedenheit.

Ich hatte das Privileg, den besten aller Berufe ausüben zu dürfen. Mein ganz spezieller Dank gilt all den Leuten, die mich in dieser Zeit unterstützt haben.

Nun nehme ich den wohl verdienten Lebensabschnitt in Angriff, gespannt auf das, was noch kommen wird.

*Machet's guet u bis irgendwann u irgendwo, Robert*

## Toni Herrmann



**Eintritt:** 1.1.1979

**Pensionierung:** 31.8.2014

**Total Flugstunden:** Zirka 19 000

**Karriere:**

F/O: DC-9, B-747

Captain: MD-80, A320, MD-11, A330/340

Liebe Kolleginnen und liebe Kollegen

Mit grossem Bedauern verabschiede ich mich von Euch und dem geschätzten Arbeitsplatz nach über 36 vorfallfreien Jahren im Cockpit der Swiss(air). Primär bin ich aber unendlich dankbar, dass ich nach einem erfüllten Arbeitsleben (mit der nötigen Freizeit...) mit 60 Jahren gesund und glücklich in Pension gehen darf. Euch allen vor, neben und hinter den Kulissen und im Flugzeug möchte ich für die stets angenehme und unterstützende Zusammenarbeit ganz herzlich danken! Ich bin mir bewusst, dass mir in Zukunft nicht primär das Fliegen fehlen wird, sondern vor allem die Zusammenarbeit mit und die Gesellschaft von Euch. Für Eure Zukunft, die sicher positiver sein wird, als es im Moment erscheint, wünsche ich Euch von ganzem Herzen alles Gute!

*In der Hoffnung auf ein Wiedersehen grüsse ich Euch ganz herzlich, Toni Herrmann (therrmann@sunrise.ch)*

## Peter Vogt



**Eintritt:** 1.10.1981

**Pensionierung:** 31.10.2014

**Total Flugstunden:** nicht ganz 20 000

**Karriere:**

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

20 Jahre Captain: F-100, A320, A330/340

Alles immer als normales «Line-Schwein» - irgendjemand muss ja arbeiten ...

Leute, Ihr wart toll! Haltet die Ohren steif, bleibt schweizerisch (ähm, ich meine das mit der echten Swissness - aufgeschlossen, neugierig, multikulti, hilfsbereit, freundlich, zuverlässig, stur, wo nötig, loyal, wo es verdient ist, Ihr wisst doch, was ich meine) und ...

... mached kei Landschade!

*Herzlich, Peter*

# Zeitreise

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

*Text: Christoph Jordan*

## ... vor 20 Jahren

Am 13. September 1994 absolvierte die Beluga ihren Erstflug. Das Flugzeug wird liebevoll als «Beluga» bezeichnet – wegen seiner aussergewöhnlichen Form, die an den Weisswal erinnert. Airbus transportiert damit seit nunmehr zwei Jahrzehnten Flugzeugkomponenten zwischen seinen Fertigungsstandorten in Europa. Ab 1995 ersetzte eine Flotte von fünf Belugas die alternden «Super Guppys», die bis dahin die Airbus-Endmontagelinien in Hamburg und Toulouse beliefert hatten. Heute absolvieren die Spezialfrachter zwischen elf Standorten über sechzig Flüge wöchentlich und transportieren wichtige Teile für sämtliche Airbus-Programme. Die Beluga-Flotte wird von der Airbus-Tochtergesellschaft Airbus Transport International (ATI) betrieben. Die Besatzung jedes Flugzeugs besteht aus einem Captain, einem First Officer und einem Flugingenieur. Die Beluga basiert auf dem zweistrahligen Airbus-Modell A300-600R. Sie ist mit Triebwerken des Typs CF6-80C2 von General Electric ausgerüstet. Das 56 Meter lange und 17 Meter hohe Flugzeug weist einen Rumpfdurchmesser von 7,71 Metern und ein Hauptdeck-Frachtvolumen von 1400 Kubikmetern auf. Der Transporter kann eine maximale Nutzlast von 47 Tonnen über Entfernungen von bis zu 1660 Kilometern ohne Zwischenlandung befördern (Quelle: Airbus).



*Airbus Beluga.*

## ... vor 30 Jahren

Anfang der 70er Jahre begann Dassault Aviation in Frankreich mit der Entwicklung eines neuen Geschäftsreiseflugzeugs, das im Gegensatz zu den bisherigen Modellen – Falcon 10 und Falcon 20 – vor allem dem Bedarf nach Flugzeugen mit deutlich höherer Reichweite gerecht werden sollte. Insbesondere sollten Flüge über den Atlantik und von der Ost- an die Westküste der USA möglich sein. Um solche Langstreckenflüge zu ermöglichen, wurden nicht nur Zelle und Tanks vergrössert. Dassault entwickelte auch die für Geschäftsreiseflugzeuge bis heute einmalige Konstruktion mit drei anstelle der üblichen zwei Triebwerke. Dies war insofern von Vorteil, als bereits in den 50er Jahren alle Routenbeschränkungen für dreistrahlige Flugzeuge aufgehoben worden waren, während für Zweistrahler nach wie vor die strenge 60-Minuten-Regel galt. Das schränkte deren

Nutzbarkeit bei Routen über Wasser stark ein. So entstand die Falcon 50. Anfang der 1980er Jahre sah sich Dassault mit Flugzeugen wie der Gulfstream III oder der Challenger 601, die vor allem mit erheblich geräumigeren Kabinen punktetten, zunehmender Konkurrenz für sein damaliges Topmodell Falcon 50 gegenüber. Deshalb wurde unter Beibehaltung der grundsätzlichen Auslegung der Falcon 50 ein komplett neues Langstreckenflugzeug entwickelt, das vorerst Falcon Gros Fuselage genannt wurde. Die grösste Änderung betraf die vollkommen neue Kabine mit viel grösserem Volumen. Hinzu kamen effizientere und stärkere Triebwerke sowie eine gesteigerte Reichweite. Ohne wesentliche Änderungen übernommen wurde hingegen der superkritische Flügel der Falcon 50. Bereits am 21. September 1984 erfolgte der Erstflug in Marignac. Am 14. März 1986 erteilte die französische Luftsicherheitsbehörde die Zulassung, und jene der FAA folgte eine Woche später. Die erste Maschine wurde Ende 1986 ausgeliefert. Der heutige Schweizer Bundesrats-Jet ist eine Falcon 900EX.



*Falcon 900EX des Bundesrats.*

## ... vor 40 Jahren

Am 20. November 1974, kurz nach dem Start vom Flughafen in Nairobi, stürzte eine Boeing 747-130 der Lufthansa aufgrund eines Bedienungsfehlers der Besatzung ab. Die Krügerklappen (leading edge flaps/slats) wurden nicht ausgefahren. Dabei kamen 59 der insgesamt 157 Passagiere und Besatzungsmitglieder ums Leben. Die Piloten und der Bordingenieur hatten es versäumt, das pneumatische Ausfahrssystem für die Klappen an der vorderen Eintrittskante des Flügels zu aktivieren. Die Slats der B-747 bewegen sich pneumatisch, die Flaps (Klappen an der Flügelaustrittskante) hingegen hydraulisch. Somit befanden sich nur die Flaps in der richtigen Position. Dies trotz des auf «Ausfahren» geschalteten Wahlhebels.

Die B-747 hob ab, touchierte aber kurz nach dem Einfahren des Fahrwerks wegen des Strömungsabrisses wieder den Boden. Beim Aufprall setzten Reibungshitze und die heissen Triebwerke den mitgeführten Treibstoff und den hinteren Rumpfteil in Brand. Nur wenige der

in diesem Teil der Maschine sitzenden Passagiere überlebten. Den meisten der im vorderen Teil des auseinanderbrechenden Jumbos befindlichen Passagiere und Crew-Angehörigen glückte dagegen der Ausstieg über die Notrutschen. Der Absturz der LH 540 «Hessen» war international der erste schwere Unfall einer Boeing 747. Als Konsequenz aus dem Unglück stattete der Flugzeughersteller, dem nach dem Unglück mangelnde Sicherheitsvorkehrungen gegen Bedienungsfehler der Besatzung vorgeworfen wurden, seine Maschinen mit einem Warnsignal aus, das die Aktivierung der Krügerklappen an die Bedienung der Schubregler koppelt.



Cockpit einer Boeing 747-100.

**... vor 50 Jahren**



SR-71-Pilot mit Druckanzug.

Die Lockheed SR-71 war ein Mach 3 schnelles, sehr hoch fliegendes Aufklärungsflugzeug, das von 1966 bis 1998 im Einsatz der US Air Force stand. Die Modelle dieser Reihe wurden in der Air Force offiziell als Blackbird bezeichnet. Die Jets waren insbesondere für Aufklärungszwecke bestimmt. Insgesamt wurden 32 Flugzeuge gebaut, von denen zwölf Maschinen verunglückten, aber keine einzige abgeschossen wurde, denn die Lockheed SR-71 flog so schnell und hoch, dass die auf sie abgefeuerten Raketen sie nicht erreichten. Der Erstflug fand am 22. Dezember 1964 statt. Der Pilot trug einen Anzug, der den in der Raumfahrt verwendeten sehr ähnlich war (Modell David Clark S-1030) und mit reinem Sauerstoff belüftet wurde. Die Aufklärungssensoren konnten pro Flugstunde eine Fläche von 259 000 Quadratkilometern erfassen. Die SR-71 war ein sogenanntes graues Projekt. So wusste die Öffentlichkeit zwar, dass es ein Objekt gab, das etwas mit einem Flugzeug zu tun hatte, doch waren keine Details bekannt. Die meisten der verbliebenen 20 Flugzeuge

sind heute in Museen ausgestellt, das einzige ausserhalb der USA befindet sich im Imperial War Museum Duxford (Grossbritannien). Einige Maschinen wurden 2009 für Forschungsflüge vorübergehend einsatzbereit gemacht und dann wieder langzeitkonserviert.

**... vor 80 Jahren**

Helen Richey erlernte als Zwanzigjährige im Jahre 1929 das Fliegen. Die US-Amerikanerin war eine der ersten Frauen mit Pilotenschein. Zusammen mit Frances Marsalis, einer begeisterten Fliegerin, stellte sie einen Dauerflugrekord auf. Die beiden hielten sich mit ihrem Flugzeug beinahe zehn Tage in der Luft. Im Dezember 1934 setzte Helen Richey sich gegen alle männlichen Bewerber durch und erhielt als erste Frau eine Anstellung als Linienspielerin. Mit Central Airlines, dem Vorgänger von United Airlines, startete sie am 31. Dezember 1934 ihren ersten Linienflug von Washington nach Detroit. Als First Officer durfte sie nach Protesten männlicher Kollegen und staatlicher Aufsichtsbehörden nur noch bei Tageslicht, schönem Wetter und ausserhalb ihrer Menstruation fliegen. Nach weiteren Schikanen der Gewerkschaften gab sie nach einem knappen Jahr Ende 1935 auf und kündigte ihren Arbeitsplatz. Daraufhin flog sie nur noch Luftpost und arbeitete gelegentlich als Fluglehrerin. Sie starb 1944 in New York an einer Überdosis Tabletten. ●



Helen Richey vor ihrem Erstflug.

**... Irgendwo in Europa**



## Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

**Felix Stadelmann** 19.5.1924 – 14.8.2014  
Captain DC-10, pensioniert am 31.5.1982

**Franz Dörig** 26.6.1929 – 28.8.2014  
Captain DC-9, pensioniert am 30.6.1987

**Hansruedi Mutzner** 22.1.1952 – 27.9.2014  
Captain A340, pensioniert am 31.7.2009

**Arthur Wernle** 22.4.1954 – 19.10.2014  
Captain MD-11, Austritt am 30.4.1999

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

## Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	ATC-Piloten-Stamm
15. - 19.12.2014	18.12.2014: AEROPERS-X-Mas-Event	16.12.2014	16.12.2014
26. - 30.1.2015		27.1.2015	27.1.2015
23. - 27.2.2015		24.2.2015	24.2.2015

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

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



# Temporärer Umzug des AEROPERS-Sekretariats

Das AEROPERS-Haus wird seit September 2014 für zirka sieben Monate renoviert. Für diese Zeit wurde der Geschäftssitz vorübergehend an einen anderen Ort verlegt.



Zurzeit und noch bis ca. 30. April 2015 finden Sie uns nur ein paar Gehminuten vom Ewigen Wegli 10 entfernt an dieser Adresse:

**Steinackerstrasse 2  
8302 Kloten**

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

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

**Ewiges Wegli 10**

**Temporärer Geschäftssitz**



# Shooter's Corner

## Was ist ein gutes Bild?



**Haben Sie sich auch schon mal gefragt, was ein gutes Bild ausmacht? Vereinfacht gesagt entscheidet der Betrachter, ob ein Bild gut ist. Kann ein Bild die Aufmerksamkeit eines Betrachters für eine Weile an sich binden und hinterlässt es gar noch eine Wirkung beziehungsweise transportiert eine Mitteilung, dann ist es ohne Zweifel ein gutes Bild.**

*Text: Dominique Wirz*

Der Mensch ist visuell orientiert. Ständig auf der Suche, schweift sein Blick umher und wird nur dann länger verweilen, wenn etwas oder jemand seine Aufmerksamkeit wecken kann. Die Mehrzahl der Fotos schafft dies nicht. Sie gehen unter in der täglichen Bilderflut und werden nicht oder kaum beachtet. Erschwerend kommt hinzu, dass die Fotografie in den letzten Jahren einen ganz enormen Aufschwung durch die mittlerweile flächendeckende und leistungsstarke digitale Fototechnik erlebt. Mittlerweile trägt nahezu jedermann in seinem Smartphone eine Kamera für Foto- und Filmaufnahmen mit sich herum. Und eine Vielzahl intelligenter und mobiler Foto-Apps ermöglicht Effekte und schnelle Bildbearbeitungen für jeden Geschmack. Fotografie ist zu einem gigantischen Massenmedium geworden und, egal ob in Zeitschriften, auf Plakaten, auf Bildschirmen, im privaten Fotoalbum oder in Ausstellungen, sie begegnet uns überall und zu jeder Zeit. Wenn sich aus dieser Tatsache eine Definition ableiten lässt, dann die, dass ein erfolgreiches Foto wahrgenommen und betrachtet wird! Und wenn ein Foto dann noch in der Lage ist, beim Betrachter eine Wirkung zu hinterlassen, dann sind Sie auf dem richtigen Weg.

Für die optimale Wirkung eines Fotos auf den Betrachter sind vier wesentliche Faktoren massgeblich verantwortlich, die alle mehr oder weniger vom Fotografen berücksichtigt werden sollten.

### 1. Aufmerksamkeit erregen

Nehmen Sie ungewöhnliche Motive auf (exotische Motive oder Plätze). Oder versuchen Sie gewöhnliche Motive auf eine ungewöhnliche Art und Weise in Szene zu setzen (besondere Perspektive, spezielle Aufnahmetechniken etc.). Falls es Ihre Idee und Aussage unterstützt, überraschen oder schockieren Sie mit einem unerwarteten Bildkonzept, einer speziellen Gestaltung oder Präsentation. Aber überschreiten Sie dabei keine ethischen, kulturellen oder religiösen Grenzen! Überraschen können Sie zum Beispiel, indem Sie die Schönheit in Dingen zeigen, die wir sonst für hässlich halten. Oder zeigen Sie eine Person von einer Seite, die wir nicht erwartet hätten – die Würde eines Bettlers, die Schönheit von jemandem, den wir für alt halten. Eine grosse Sportfotografie zeigt uns Details eines Spiels, die wir von der Tribüne aus nicht gesehen hätten.

### 2. Eine Aussage übermitteln

Ein Foto kann Ideen, Gefühle, Gedanken oder sonstige Inhalte transportieren. Genauso gut kann es aber auch zur Unterhaltung dienen oder den Betrachter ausschliesslich auf eine ästhetische Weise ansprechen. Gute Bilder erzäh-

### Nächste Fotokurse 2015

- **Reisefotografie:** Sa., 17. Januar, Winterthur
- **Blitzfotografie:** So., 18. Januar, Winterthur
- **Airport live:** Sa., 7. März, Flughafen Zürich
- **Reisefotografie:** So., 8. März, Winterthur
- **Tierfotografie:** Sa., 14. März, Zoo Zürich
- **Makrofotografie:** Sa., 9. Mai, Winterthur
- **Reisefotografie:** So., 10. Mai, Winterthur
- **Bildgestaltung:** So., 23. August, Winterthur

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

len auch oft eine Geschichte, wenn es auch nur die Wirkung der Jahrtausende auf einer Felswand ist. Ein weiterer Zweck von Fotos kann darin liegen, etwas zu verkaufen (Produkt- und Werbefotos) oder einfach zu dokumentieren (familiärer Schnappschuss). Suchen Sie also vor einer Aufnahme nach dem individuellen Zweck und der Aussage, die Ihr Bild übermitteln soll. Denn mit der Bildgestaltung können Sie genau diese Aussage noch unterstützen.

### 3. Emotionen wecken

Ein Bild hat generell ein starkes Potenzial, den Betrachter auf einer emotionalen Ebene zu erreichen. Tolle Fotos zeigen zum Beispiel oft Objekte oder Personen, die im Bild in einer Beziehung zueinander stehen. Das weckt Neugier und lässt dem Betrachter Raum für Interpretation. Ob und wie ein Foto ankommt, hängt natürlich vom Betrachter und seiner individuellen Geschichte ab. Deshalb ist das Wissen um die Zielgruppe Ihrer Bilder besonders wichtig. Versuchen Sie sich einmal vorzustellen, mit welchen Augen Menschen mit unterschiedlichem Alter, Charakter oder verschiedenen beruflichen Ausrichtungen Ihre Bilder betrachten werden.

### 4. Die unterstützende Umsetzung

Erst wenn es dem Fotografen gelingt, seine Bildidee, seine Gefühle und Gedanken in eine grafisch und technisch zufriedenstellende Form zu bringen, entsteht ein wirkungsvolles Foto. Hier setzt insbesondere auch eine überlegte Bildgestaltung an, die eine Bildaussage optimal unterstützen soll. Grossartige Bilder sind fast ausnahmslos recht einfach. Der wesentliche Eindruck, den Sie vermitteln wollen, muss ohne ablenkende Elemente erfasst werden können. Klarheit in der Bildgestaltung und der Verzicht auf alles Unwichtige oder Ausschmückende ist dafür notwendig. Schliesslich helfen auch eine entsprechende Bearbeitung und Präsentation, dass die Bildidee zum Betrachter transportiert wird und das Bild seine Wirkung hinterlässt.

Es ist also nicht primär eine teure Kameraausrüstung oder die technische Perfektion, die entscheidet, ob ein Foto im Auge des Betrachters zu einem guten, besonderen Foto wird. Dafür bedarf es mehr. Es ist der Geist, der von einem Foto ausstrahlt, die Emotion, die vermittelt wird und die den Betrachter direkt auf der Gefühlsebene anspricht. Deshalb werden Sie mehr Erfolg haben, wenn ein Bild ehrlich ist, also Ihren Empfindungen entspricht, Ihre Neigungen widerspiegelt oder eine Situation ungeschönt wiedergibt. Im gleichen Sinne sollten Sie auch nur Stil- und Gestaltungsmittel einsetzen, die Ihrem persönlichen Gestaltungswillen entsprechen. Wählen Sie Themen, die Sie interessieren, und nicht unbedingt diejenigen, bei denen Sie vermuten, dass sie die meisten Betrachter interessieren werden. Wenn Sie ehrlich zu sich selbst sind, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass auch andere von Ihrer Arbeit persönlich angesprochen werden. ●



*Fuji, Japan: Da das Auge eine solche Szene nie sehen kann, erregt sie Aufmerksamkeit. Das Bild verdeutlicht die Menschenmassen, die jeden Morgen vor Tagesanbruch auf den Mt. Fuji steigen (Bildaussage). Dies kann beim Betrachter unterschiedliche Emotionen wecken (z.B. «Ich will auch mal auf den Berg» oder «Vor 30 Jahren war es noch nicht so ein Rummel»). Fotografisch umgesetzt wurde das Bild mit einer langen Verschlusszeit (95 Sekunden) und einem Stativ. Dadurch verwischen die Stirnlampen der Bergsteiger zu Linien, während die Umrisse des Berges scharf bleiben.*



*New York, Ground Zero: Eine kreative und nicht alltägliche Sicht auf die Wolkenkratzer (Aufmerksamkeit). Sie sind nach unten gerichtet und erinnern so zusätzlich zum eigentlichen Monument daran, dass hier das World Trade Center einst im Boden versank (Bildaussage). In jedem Betrachter werden wieder entsprechende Emotionen von damals geweckt. Fotografisch unterstützt wird die Bildaussage durch die Reduktion aufs Wesentliche und die ansprechende Gestaltung.*



*Morgendlicher Stadtrundgang der Mönche in Luang Prabang, Laos: Das Bild erregt Aufmerksamkeit durch seine Klarheit und weil die Szene für uns nicht alltäglich ist. Die Aussage ist klar: Mönche sind auf die Unterstützung der Bevölkerung angewiesen. Immer, wenn Menschen auf Fotos zu sehen sind, werden auch Emotionen geweckt, je nach Hintergrund des Betrachters. Die Szene ist fotografisch wirkungsvoll umgesetzt durch eine ansprechende Komposition und die Reduktion auf die wesentlichen Farben, wobei die Akteure durch einen Komplementär-Kontrast klar voneinander unterschieden werden.*



*New York, 7th Av./41 St.: Das Plakat hat mich auf einem Spaziergang sofort angesprochen. Die Schwierigkeit war nun, ein Bild zu fotografieren, das die Aussage des Plakats unterstützt. Sowohl die verwischten Autolampen als auch die knalligen Leuchtreklamen bewirken eine energiegeladene Atmosphäre, die gut zur Schnelllebigkeit in New Yorks Strassenschluchten passt. So mag das Bild auch Emotionen übertragen und zu Gedanken anregen.*

**P.P.**

CH-8302 Kloten

DIE POST 

## Exklusives Angebot für Mitglieder der AEROPERS-SwissALPA

### 3 gute Gründe dafür, den CAP Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex® abzuschliessen.

Mit der CAP haben Sie ausgewiesene Spezialisten an Ihrer Seite, die Ihnen schnell und effizient helfen. Zudem trägt die CAP die folgenden Kosten:


- Anwaltshonorare
- Gerichtskosten und Untersuchungskosten
- Kosten für Expertisen
- Prozessentschädigungen
- Strafkautionen
- Mediationskosten

**1** Günstige Prämie – **50%** Spezialrabatt

**2** Geldleistung bis CHF 600 000.– pro Schadenfall

**3** Weltweite Deckung

**SWISS ALPA**  
Airline Pilots Association

www.cap.ch – a company of Allianz 



Rechtsschutz  
Protection juridique  
Protezione giuridica

Ich habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) auf [www.cap.ch](http://www.cap.ch) gelesen, bin Mitglied der Pilotenvereinigung SwissALPA und schliesse den privaLex® Global-Rechtsschutz ab:

- |                                                       |                              |                                                          |                              |
|-------------------------------------------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Mieter Familie               | CHF 175.90 statt 351.80/Jahr | <input type="checkbox"/> Mieter Einzeln                  | CHF 148.10 statt 296.10/Jahr |
| <input type="checkbox"/> Eigentümer 1 LS* Familie     | CHF 199.50 statt 399.–/Jahr  | <input type="checkbox"/> Eigentümer 1 LS* Einzeln        | CHF 171.70 statt 343.40/Jahr |
| <input type="checkbox"/> Eigentümer mehrerer LS* Fam. | CHF 232.10 statt 464.10/Jahr | <input type="checkbox"/> Eigentümer mehrerer LS* Einzeln | CHF 204.20 statt 408.50/Jahr |

\* Die Höhe der Mehrprämie für Wohneigentümer (Haus- bzw. Stockwerkeigentümer) hängt davon ab, ob Sie Eigentümer einer oder mehrerer selbstbewohnter Liegenschaften (z.B. Ferienhaus, Zweitwohnung) sind.

**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	Mitgliedschaftsnummer	
Ort/Datum	Unterschrift	

**Einsenden an:** CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Postfach, 8010 Zürich, **Kontakt:** Tel. 058 358 09 09, [capoffice@cap.ch](mailto:capoffice@cap.ch)

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen und Zusatz Bedingungen (AB/ZB) privaLex®, Global-Rechtsschutz, Ausgabe 02.2014. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit der AEROPERS-SwissALPA wird ausschliesslich über die Berufs-Rechtsschutzdeckung der bei der CAP versicherten Pilotenvereinigung 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

Am 17. September 2014 wurde in Bern der 14. Swiss-Arbeitgeber-Award verliehen und wurden damit die besten Arbeitgeber der Schweiz gekürt. Die Jury bei diesem Wettbewerb bestand aus 35 000 Mitarbeitenden der teilnehmenden Firmen, die an der umfassenden Mitarbeiterbefragung teilnahmen. Die Mitarbeitenden beantworteten 55 Fragen zu zentralen Aspekten ihrer Arbeitssituation, ihrer Arbeitszufriedenheit und ihrem Commitment gegenüber dem Arbeitgeber. In der Kategorie der grossen Unternehmen mit über tausend Mitarbeitern gewann mit der SVGroup eine Firma mit 5000 Mitarbeitenden aus dem Gastgewerbe. Dieser Bereich der Dienstleistungsbranche ist ähnlich wie die Fliegerei nicht auf Rosen gebettet und einer starken Konkurrenz ausgesetzt. Umso erwähnenswerter ist, dass die befragten Mitarbeiter die hohe Wertschätzung für ihre Arbeit von Seiten der Vorgesetzten und den kooperativen Führungsstil loben. In der Analyse ist man sich einig, dass das hohe Commitment der Arbeitnehmer zur Firma Hand in Hand gehe mit einer hohen Kundenzufriedenheit. Die SVGroup steigerte in den vergangenen Jahren kontinuierlich Umsatz und Gewinn und erreichte im Jahr 2013 Rekordwerte.

Die Zeitschrift «Bilanz» kürt jährlich die beliebtesten Arbeitgeber der Schweiz. Das Resultat basiert auf einer Umfrage bei 11 000 Studierenden aller Fachrichtungen. Unter den ersten Plätzen finden sich bekannte Namen von vielen grossen Unternehmen. Auch die Swiss befindet sich darunter, und das Swiss Management schmückt sich gerne mit diesem Ranking. Studierende haben in der Regel noch wenig bis keine eigene Erfahrung in der Arbeitswelt. Ihre Beurteilung bezieht sich auf das Hörensagen und das öffentliche Image der Firmen. Ein Image ist aber immer ein Gesamteindruck, basierend auf der Vergangenheit, und somit ist die Beurteilung der Swiss als Arbeitgeberin in der Bilanzumfrage eine reine Rückblende auf die Vergangenheit. Die heutige Situation danach zu beurteilen, ist ein «Zurück in die Zukunft».

Für die Beurteilung der heutigen Situation müssen also die Mitarbeiter befragt werden. Dies hat das Swiss Management auch getan und das Unternehmen mit dem vielsagenden Namen «Great Place to Work» beauftragt, eine Mitarbeiterumfrage durchzuführen. Im Februar 2014 haben 60 Prozent oder 4500 Swiss-Angestellte den Fragebogen ausgefüllt und Kommentare abgegeben. Die Interpretation der Resultate und daraus folgende Aktionen seien erste Priorität, wurde Ende April bekannt gegeben.

Die Geschäftsleitung werde die Resultate im Detail studieren und über die weiteren Schritte entscheiden. Bis heute wurde den Mitarbeitern die statistische Verteilung der Antworten auf die einzelnen Fragen nicht bekannt gegeben. Es wurde einzig kommuniziert, dass die Umfrage in den Bereichen Kameradschaft und Stolz gute Resultate erzielt habe, dass dagegen die Bereiche Glaubwürdigkeit, Respekt und Fairness kritisch beurteilt worden seien. In den Kommentaren wurde bemängelt, dass die Arbeitnehmer mehr Anerkennung möchten, dass sie sich nicht in die Entscheidungsfindung einbezogen fühlen und dass sie wenig Vertrauen ins Management hätten. Interessanterweise sind das gerade jene Punkte, die von den SVGroup-Mitarbeitern als positiv hervorgehoben werden: Wertschätzung und kooperativer Führungsstil.

Glaubwürdigkeit, Respekt und Fairness machen gemäss demselben Institut «Great Place to Work» das Vertrauen aus. Und Vertrauen sei das Kernmerkmal einer ausgezeichneten Arbeitsplatzkultur. Vertrauen werde geschaffen durch die wahrgenommene Glaubwürdigkeit des Managements, den Respekt, der den Mitarbeitern ihrer Auffassung nach entgegengebracht wird, und das Mass an Fairness, mit der Mitarbeiter behandelt werden möchten. Reinhard Sprenger nennt in seinem Buch «Vertrauen führt» als Voraussetzung für Vertrauen unter anderem Wahrhaftigkeit und das konsequente Einhalten von Verträgen. Die Fachleute sind sich also ganz offensichtlich einig.

Aber es gibt auch beratungsresistente Managements, die sich gegen aussen zwar progressiv und fortschrittlich geben, im Umgang mit dem Personal und im Führungsstil aber absolut keine Veränderung und keinen echten Fortschritt zulassen. Eine Strategie gegen das Personal kann nicht erfolgreich sein, da hilft auch kein Trickfilm auf Kindergarteniveau. Eine Strategie mit einem diktatorischen Führungsstil, unangetastet, einsam und von oben herab, absolut keine Kritik ertragend: haben wir so etwas in der Schweizer Aviatik nicht schon einmal erlebt? Damals hat es in einem Fiasko geendet, eine sehr unerfreuliche Erfahrung vor allem für das Personal in allen Bereichen der Aviatik schweizweit. Wir wollen sicher nicht «zurück in die Zukunft»!

*Rolf Odermatt*  
*Präsident*

# Editorial

Vor 25 Jahren trat ich in die damalige Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) ein. Ein gut ausgebildetes Team von Fachinstruktoren vermittelte uns im Klassenzimmer die Theorie. Der Lernstoff war auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten. So war es möglich, den Pilotenberuf innerhalb von 18 Monaten von Grund auf – ohne vorherige Kenntnisse – zu erlernen. Bei der Schulung auf den ersten Jet absolvierten wir einige Lektionen im Selbststudium. Dazu standen uns Diashows zur Verfügung. Den Diaprojektor bedienten wir selber. Es handelte sich um ein Gerät, das mit zwei Trommeln Dias und einer Tonkassette bestückt wurde. Das Audioband war rund 20 Zentimeter breit und enthielt die Steuerungsimpulse und die gesprochenen Texte. Wir sassen dann an einem Tisch vor zwei Projektionsscheiben, auf welche die Dias von hinten projiziert wurden.

Nach einer solchen Lektion hatte ich das Gefühl, den Stoff in der nötigen Breite und Tiefe erkannt zu haben. War während der Präsentation etwas unklar, konnte ich unterbrechen, in den Handbüchern nachschlagen, die wichtigen Seiten herausnehmen, vergleichen, Notizen machen und mir so einen Überblick verschaffen – einen Überblick, wie das nur mit wahrhaftigem Papier auf einem Schreibtisch möglich ist.

25 Jahre später sitze ich zu Hause vor meinem Schreibtisch und kämpfe mich bei der «Herbstrevision 2014» durch Hunderte PDF-Seiten, einige CBTs (modern aufgemachte Diashows) und Filme. Ich schätze mich glücklich, denn ich habe ein ähnliches Set-up wie vor 25 Jahren: zwei grosse Bildschirme und einen Schreibtisch – allerdings privat finanziert. Damit enden die Parallelen aber auch schon.

Ginge es nach der Firma, müsste ich mich mit einem Laptop begnügen, der einigermassen stabil läuft und auf dem sämtliche Dokumente abgespeichert sind. Ich könnte sogar eine Seite des neu im A4-Format erschienenen OM A leserlich darstellen, wenn ich das Teil hochkant, aufgeklappt wie ein Buch, auf den Tisch stellen würde. Den grossen Ärger verursacht aber die Tatsache, dass niemand die wichtigen Inhalte im Voraus – wie vor 25 Jahren – für alle benutzer- und lernfreundlich aufgearbeitet hat. Nun muss sich jeder der über 1100 Airbus-Piloten der Swiss selber zurechtfinden. Anstatt dass die Firma diese Arbeit übernommen hätte – «Es sind die chliine Sache, wo de grossi Unterschiid usmached» –, muss jeder Einzelne den Aufwand in der Freizeit leisten. Die vielen Weisungen, Informationen, Bulletins, Masterdokumente, Revisionen und revidierten Revisionen machen

es sehr schwierig, den Überblick zu bewahren. Oft erfährt man nur durch Zufall, was auch noch neu ist, oder erkennt die Tragweite der Änderung erst spät – «Either we do it properly, or we don't do it at all.»

Janos Fazekas hat sich mit der Thematik des Distant Learnings oder E-Learnings befasst. Er stellt der Swiss kein gutes Zeugnis aus. Was die Art und Weise des selbständigen Lernens betrifft, ist sie technologisch stehen geblieben. Bei der Projektführung, Vorbereitung und Unterstützung der Crews im Umgang mit Neuem ist sie sogar eklatant ins Hintertreffen geraten.

Wenn bei der Diskussion um diese unhaltbaren Zustände an die professionelle Grundhaltung und Berufsehre der Piloten appelliert wird, entsteht verständlicherweise keine bessere Stimmung im Korps. Dominik Haug legt mit seinem Text den Fokus auf die Motivation von Angestellten. Er erklärt mit Bezug auf die Situation der Swiss, wo die aktuellen Probleme liegen.

Vor der Flut von Neuerungen kann sich auch unser Kolumnist Peter Küng nicht verschliessen. Zu Recht vergleicht er die revolutionäre Entwicklung diesen Herbst mit anderen Umbrüchen, die zum Teil auch schon 25 Jahre zurückliegen – womit sich der Kreis wieder schliesst.

*Und nun: you have control!*

*Jürg Ledermann*



# Motivierte Mitarbeiter – der Schlüssel zum langfristigen Erfolg

«Ein guter Vorgesetzter setzt sich nicht vor seine Mitarbeitenden, sondern stellt sich hinter sie.» Dieses Zitat des Schweizer Autors Peter F. Keller trifft das Problem beim Umgang des Managements der Swiss mit ihren Mitarbeitern im Kern.

*Text: Dominik Haug*

In mehr oder weniger regelmässigen Abständen wird unser Crewmail-Postfach in den letzten Wochen und Monaten mit E-Mails von verschiedensten Absendern, aber alle mit dem gleichen Tenor, gefüllt. Es wird über die grossen Schwierigkeiten, die vor uns liegen, lamentiert. Die schwarzen Wolken am Horizont, verkörpert durch die Golf-Carrier und Low-Cost-Airlines, werden gebetsmühlenartig beschworen. Der Mehrheit der Mitarbeiter ergeht es dabei ähnlich. Es geht dabei verloren, dass die Firma – und damit wir – äusserst erfolgreiche Jahre hinter uns haben und vor allem im europäischen Vergleich alles andere als schlecht dastehen. Es entsteht der Eindruck, als stünde das Ende unserer Firma in den nächsten Jahren unausweichlich bevor, wenn man nicht sofort zu gravierenden Sparmassnahmen bereit wäre. Ein Dankeschön für geleistete Arbeit und Engagement sucht man meist vergeblich oder findet es, wenn überhaupt, nur in seltenen Fällen, und wenn, dann nur am Rande.

Um es mit den Worten Kurt Tucholskys zu sagen: «Alles ist richtig, auch das Gegenteil. Nur < zwar ... aber >, das ist nie richtig.» Es wäre sehr wünschenswert, wenn sich die Führung der Swiss dies zu Herzen nehmen würde. Dann wäre auch von Wertschätzung der Arbeit die Rede, und es würde nicht wie bisher jedes gute Ergebnis mit einem kritischen «< zwar ... aber >» wieder in den Schatten gestellt und heruntergespielt werden.

## **Wer gerne arbeitet, arbeitet gut und sogar härter**

Ob der Arbeiter in der Fabrik oder der Sachbearbeiter im Grossraumbüro – ein Grundsatz gilt für die Mehrheit der Arbeitnehmer gleichermassen: Je zufriedener man morgens zur Arbeit geht, desto besser ist die abgelieferte Arbeit. Es gibt natürlich verschiedene Bereiche, die beeinflussen, ob ein Arbeitnehmer gerne zur Arbeit geht oder eher nicht. Flexible Arbeitszeiten, angemessene Bezahlung, Wertschätzung oder die Möglichkeit, sich aktiv in

der Firma einzubringen, sind nur einige wenige Beispiele, welche die Identifikation des Arbeitnehmers mit seinem Arbeitgeber beeinflussen. Je nach Branche des Unternehmens lassen sich diese Rahmenbedingungen mehr oder weniger einfach realisieren.

Wie Studien und Mitarbeiterumfragen gezeigt haben, ist für die Motivation der Mitarbeitenden vor allem entscheidend, ob sie sich ernst genommen fühlen und ob ihre Arbeit wertgeschätzt wird. Vor etlichen Monaten wurden die Mitarbeiter der Swiss gebeten, an einer Mitarbeiterumfrage teilzunehmen. Auf die Veröffentlichung der Ergebnisse warten die Mitarbeiter bis zum heutigen Tag immer noch. Über die Gründe, warum das Management die Ergebnisse zurückhält, kann man nur spekulieren. Dieses Zurückhalten verstärkt das Gefühl, ernst genommen zu werden, mit Sicherheit nicht – ein Gefühl, das sowieso schon nur sehr schwach vorhanden ist. Im Gegenteil: anstatt ernst genommen zu werden, werden den Mitarbeitern die fehlende Weitsicht und der Blick auf das grosse Ganze abgesprochen. Es mag mit Sicherheit richtig sein, dass man als Pilot oder Flight Attendant nicht den betriebswirtschaftlichen Überblick hat. Dies dem Mitarbeiter aber direkt so zu sagen, stärkt nicht gerade das Wohlbefinden und die Identifikation mit dem Arbeitgeber.

Eine Studie der University of Warwick kam zu dem Ergebnis, dass wir nicht nur besser arbeiten, wenn wir motiviert sind, sondern dass wir sogar dazu bereit sind, deutlich härter zu arbeiten. Im Detail kam die Studie zu dem Ergebnis, dass motivierte Mitarbeiter im Durchschnitt bis zu zwölf Prozent produktiver sind. Als Spitzenreiter wird in der Studie Google angeführt, deren Mitarbeiter in den letzten Jahren um ganze 37 Prozent produktiver wurden. Google investierte grosse Summen in die Förderung von flexiblen Arbeitszeiten, Kinderbetreuungsmöglichkeiten und firmeninternen Sportprogrammen.

## **Die Performance-Pyramide**

Relativ bekannt ist die Bedürfnishierarchie nach Maslow, die häufig als Pyramide dargestellt wird. Hierbei handelt es sich um die Bedürfnisse, die jeder Mensch hat, um seelisch zufrieden sein und sich selbst zu verwirklichen zu können.

Eine andere, weniger bekannte Pyramide untersucht die Grundlagen für motivierte Mitarbeiter. Nach einer Studie von Aon Consulting lässt sich Mitarbeitermotivation durch fünf verschiedene Antreiber verbessern. Dieser Ansatz ist auch als Performance-Pyramide bekannt. Ihr Aufbau und die Bedeutung der einzelnen Stufen werden im Folgenden erklärt. Direkt dazu folgt der Vergleich, wie es bei der Swiss aktuell um die entsprechende Stufe bestellt ist.

## Safety & Security

Die Basis für einen motivierten Mitarbeitenden spielt die Sicherheit. Dies dehnt sich sowohl auf die politische, private als auch auf die gesundheitliche Ebene aus. Hierauf hat der Arbeitgeber natürlich wenig bis keinen Einfluss. Was er aber beeinflussen kann, ist die Sicherheit am Arbeitsplatz durch mögliche Verbesserungen im Arbeitsschutz. Zudem kann er durch Arbeitsplatzsicherheit die Furcht vor dem Verlieren des Arbeitsplatzes nehmen. Neben diesen offensichtlichen Ängsten fällt aber auch noch mehr in diese Kategorie. So sollte das Arbeitsklima frei sein von Einschüchterungen, Angst und Bedrohungen.

*Die Swiss schreibt seit einigen Jahren Gewinn. Nach Aussagen des Managements stehen jedoch harte Zeiten bevor. Die Konkurrenz werde grösser und man müsse im grossen Stil sparen, um konkurrenzfähig bleiben zu können. Ausserdem wurden diverse Gesamtarbeitsverträge gekündigt, und es ist geplant, einen Teil der Langstrecke von der Swiss International zur Swiss European auszulagern. Momentan ist die Arbeitsplatzsicherheit noch gegeben, aber gerade der Blick in die nahe Zukunft erfüllt viele Mitarbeiter mit grosser Verunsicherung und Unsicherheit.*

## Rewards

Es ist wohl nicht von der Hand zu weisen, dass die meisten Mitarbeitenden nicht mehr zur Arbeit kommen würden – oder zumindest nicht in dem Umfang –, wenn sie morgen im Lotto gewinnen würden. Auf die Unwahrscheinlichkeit, dass dies eintritt, zu bauen, reicht aber für den Arbeitgeber nicht aus. Wenn die Belohnung der Arbeit nicht angemessen ist, dann schauen sich die Mitarbeiter nach anderen Arbeitgebern um. Hier geht es natürlich in erster Linie um materielle Belange wie einen angemessenen Lohn, Zusatzzahlungen wie ein 13. Gehalt oder eine Gewinnbeteiligung. Neben den materiellen Dingen spielt in diese Kategorie aber auch die Wertschätzung der geleisteten Arbeit ein.

*Ob unser Salär angemessen ist oder nicht, ist sicher eine Streitfrage. Das Anfangsgehalt ist im Schweizer Durchschnitt sicher nicht das höchste, aber für einen Berufsanfänger nach einer zweijährigen Ausbildung auch nicht das schlechteste. Generell lässt sich sicherlich sagen, dass keiner der Piloten bei der Swiss an der Armutsgrenze lebt, aber auch keiner im puren Luxus. Zwar gibt es bei uns ein Gewinnbeteiligungssystem, aber dieses soll nach Wunsch des Managements abgeschafft werden. Es geht auf der Stufe «Rewards» aber nicht ausschliesslich um materielle Belohnung. Die individuell gefühlte Wert-*

*schätzung, die jeder Mitarbeiter erfährt, fällt auch unter diese Kategorie. Dies kann sich durch Belobigungen für geleistete Arbeit oder einen guten Jahresabschluss äussern. Selbst ein einfaches, jedoch uneingeschränktes Dankeschön kann schon Wunder bewirken.*

## **Growth**

Selbst wenn mein Gehalt angemessen und mein Arbeitsplatz sicher ist, werde ich langfristig unzufrieden werden, wenn ich keine Entwicklungsmöglichkeiten sehe. Ich muss die Möglichkeit haben, mir vorzustellen, wo ich mich in der Firma in zehn Jahren sehe, und diese Stellung sollte höher sein als die heutige. Ist dies nicht gegeben, wird sich der Arbeitnehmer nach Alternativen umschauen, bei denen er bessere Entwicklungsmöglichkeiten hätte.

*Die Pilotenkarriere bei der Swiss war seit Jahrzehnten fest vorgegeben. Man startete als junger First Officer auf der Kurzstrecke und wechselte nach einiger Zeit auf die Langstrecke, um als Captain wieder zurück auf die Kurzstrecke und schlussendlich auch hier wieder auf die Langstrecke zu wechseln. Durch die anstehenden Umstrukturierungsmassnahmen steht diese Karriere auf dem Spiel. Es wurden die Tore für Direct-entry-Captains geöffnet und ein Salärmodell eingeführt, bei dem die Firma ein finanzielles Interesse daran hat, neue Piloten einzustellen, da diese billiger sind als schon vorhandene – insbesondere auf dem Captains-Sitz. Daher macht sich bei den Piloten Unsicherheit über die eigene Karriere breit.*

## **Affiliation**

Ein Mitarbeiter möchte sich mit seinem Beruf und seinem Arbeitsplatz identifizieren. Er möchte dazugehören und stolz auf seinen Arbeitgeber sein. Im sozialen Umfeld hört man von vielen, die unglücklich mit ihrer Arbeit sind. Man möchte sich da hervorheben und es besser haben. Ausserdem möchte man für die Werte und Ideen des Unternehmens stehen: man möchte sich mit ihnen identifizieren. Ist dies möglich, gibt man gerne etwas mehr und geht die berühmte «extra mile».

*Die Identifikation mit ihrem Beruf ist unter Piloten besonders gross. Dies liegt aber am Beruf selbst und weniger am Arbeitgeber. Gewisse Fluggesellschaften genießen ein höheres Ansehen in der Bevölkerung als andere. Die Swiss liegt hier sicher nicht an unterster Stelle, aber auch nicht an oberster. Jedoch hat das Management durch die geforderten Sparmassnahmen in den vergangenen Monaten der Identifikation mit der Swiss – nicht mit dem Pilotenberuf – geschadet. Die äussert sich durch die fehlende Bereitschaft, die «extra mile»*

zu gehen. Die Nähe zum Management ist nicht vorhanden, und man fühlt sich grösstenteils von oben herab behandelt.

### **Work/Life Harmony**

Alle zuvor genannten Stufen mögen zu 100 Prozent erfüllt sein: Der Verdienst gut, der Arbeitsplatz sicher, man hat Karriereperspektiven und identifiziert sich voll und ganz mit seinem Arbeitgeber. Dies nützt aber alles nichts, wenn nicht genügend Freizeit bleibt, um Dinge tun zu können, die man gerne macht, oder Zeit für seine Familie und Freunde zu haben. Ist dieses grundlegende Bedürfnis nicht erfüllt, nützen die anderen Stufen auch nichts.

*In der Schweiz sind durchschnittlich 10 bis 60 Prozent der Arbeitnehmer, je nach Branche, in einer Teilzeitbeschäftigung. Insgesamt arbeiten jedoch nur zehn Prozent der Männer weniger als 100 Prozent. Bei der Swiss pendelt der Wert der in Teilzeit angestellten Piloten um die 30 Prozent und liegt damit beinahe dreimal so hoch wie im Schweizer Durchschnitt. Besonders auffallend ist, dass knapp über die Hälfte der Captains in Teilzeit arbeiten! Daraus lässt sich ableiten, dass die Piloten sich durch Reduktion des Arbeitspensums mangelnde Freizeit und Erholung erkaufen. Nun stellt das Management die Forderung, dass die Arbeitszeiten erhöht und die Anzahl freier Tage reduziert werden müsse. Wie sich das auf die Work/Life Harmony auswirken würde, ist wohl offensichtlich.*

### **Wie steht es also um die Motivation bei der Swiss?**

Aufgrund der schwindenden Identifizierung mit der Firma hat die Swiss in den letzten Wochen verschiedentlich versucht, gegenzusteuern. So hat man einen Trickfilm entworfen, der die Zukunft der Swiss den Kunden, aber vor allem den Mitarbeitern näherbringen soll.

Tragisch ist nur, dass dieser Trickfilm inhaltlich voller Widersprüche ist und daher auch bei der Belegschaft mehrheitlich auf Ablehnung stösst, wie Vorführungen in der letzten Zeit gezeigt haben. So wird der Mitarbeiter im Film an eine wichtige Stelle gestellt, was in der Theorie auch richtig ist. Allerdings sind solche Aussagen wenig glaubwürdig, wenn die Praxis im Widerspruch dazu steht. Es stellt sich die Frage, wie der Mitarbeiter eine wichtige Schlüsselposition einnehmen und wichtig sein soll, aber die Gesamtarbeitsverträge kontinuierlich in allen Bereichen – beim Kabinen-, Boden- und Cockpit-Personal – gekündigt werden und zu deutlichen Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen gedrängt wird. Die Glaubwürdigkeit der Firma leidet

dann sehr, und die Motivation wird noch mehr geschmälert; es scheint, als ob man gar keine Aussagen in der Richtung gemacht hätte, der Mitarbeiter stünde an erster Stelle.

Aufgrund der vermutlich sehr schlechten Ergebnisse der Mitarbeiterumfrage bei der Kabinenbesatzung wurde bei den Flight Attendants ein «YOU.COUNT»-Tag eingeführt. Die Wünsche und Bedürfnisse der Kabinenbesatzungen sollen besser verstanden und der Wert ihrer Arbeit mehr geschätzt werden. Dies klingt nach dem richtigen Weg. Es bleibt allerdings abzuwarten, wie diese Tage in der Praxis aussehen werden und ob die Flight Attendants ein ehrliches Gefühl spüren, dass sie wichtig sind und zählen. Falls dies nicht der Fall sein sollte, schadet sich das Management mehr, als wenn es einen solchen Tag nicht eingeführt hätte.

Bei der Betrachtung der Performance-Pyramide lässt sich abschliessend zusammenfassen, dass bei der Zufriedenheit und Motivation innerhalb der Swiss bereits deutliche Risse im Lack zu sehen sind. Dies liegt vor allem an dem Weg, den das Management eingeschlagen hat. Es ist offensichtlich, dass eben dieser Weg nicht in die richtige Richtung führt, um die Mitarbeiter an das Unternehmen zu binden und zu motivieren. In der Vergangenheit war die Mehrzahl mehr oder weniger zufrieden mit den Arbeitsbedingungen. Natürlich wurde hin und wieder den goldenen alten Zeiten hinterhergetrauert, aber alles im allem war man doch recht zufrieden. Durch die immer höheren Forderungen des Managements und die nicht vorhandene Wertschätzung für das Erreichte schwanden die Identifikation und die Bereitschaft, sich besonders für die Firma einzusetzen. Leider ist es ein Vielfaches schwieriger, dieses verloren gegangene Vertrauen wieder zurückzugewinnen, als es zu verlieren. Da das Management seinen eingeschlagenen Weg jedoch ohne erkennbare Kompromisse weiterverfolgt, ist es nicht absehbar, wann und ob dieses Vertrauen wieder zurückgewonnen werden kann. ●

# Was Hänschen nicht lernt ...

**Neue Procedures, neue Flugzeuge und neue Flugplanungssysteme verlangen von uns eine detaillierte Vorbereitung. In unserer schönen neuen Welt stehen uns neben Büchern auch elektronische Hilfsmittel zu Verfügung. Eine Bestandsaufnahme auf dem Gebiet des E-Learnings zeigt, dass die Zeit bei der Swiss stehen geblieben ist.**

Text: Janos Fazekas

Tempora mutantur, et nos mutamur in illis. Nicht nur wir sind im Fluss, auch die Luftfahrt steht nicht still. Beim Erscheinen dieses Artikels sind bedeutende Veränderungen in unseren Büchern und Procedures bereits Geschichte. Das FCOM beinhaltet nun Flight Procedures, die in vielen wesentlichen Punkten jenen von Airbus entsprechen. Das OM A wurde den Vorgaben der EU angepasst, und mit SABRE haben wir nun auch ein neues Flugplanungssystem. Und ich bin zusätzlich in den Genuss meines CCQ-320/330 gekommen. Kurz gesagt: es gab einiges zu lernen. Das ist ein guter Anlass, sich auch gleich mit unseren Lehrmitteln auseinanderzusetzen. Während wir vor, während und nach unseren Simulator- und IPT-Sessions in den Genuss von sehr guter Instruktion kommen, sind wir beim Aufarbeiten der oben genannten Neuerungen oftmals allein mit unserer Personal Hardware. Die Handbücher existieren in elektronischer Form, und es stehen Videos und CBTs online zur Verfügung. Wir bewegen uns also im Feld des E-Learning und der Ausbildung auf Distanz. Das Potenzial des interaktiven elektronischen Lernens wird nichtsdestotrotz kaum genutzt. Die Wissensvermittlung erinnert vielmehr an Frontalunterricht. Sich die notwendigen Informationen zu beschaffen ist durch die Verteilung der Informationen auf verschiedene Plattformen und Programme ebenfalls nicht gerade einfach. Dabei ist Lernen und Lehren ein Feld intensivster Forschung, das auch die elektronische Wissensvermittlung gut abdeckt. Selbstverständlich sind klassische Lernformen weiterhin notwendig. Der Klassenzimmerunterricht ist aus der Grundausbildung kaum wegzudenken. Das Simulatortraining und die Ausbildung auf der Strecke sind Eckpfeiler einer jeden Pilotenausbildung. Doch die Erkenntnisse aus der Forschung zeigen klar, wohin der Vektor zeigen muss. Die Form, in der die Lern-einheiten angeboten werden, müssen sich den Bedürfnissen der Trainees anpassen. Dabei gilt es, verschiedene Aspekte zu beachten.

## Form und Tempo

Um aus einer bestehenden Lerneinheit, die für das Klassenzimmer entworfen wurde, eine E-Learning-Lektion machen zu können, reicht es nicht aus, eine Powerpoint-Präsentation einfach online zu stellen. Die Lektion muss schliesslich ohne Instruktor auskommen. Unklarheiten aus der Präsentation, die der Instruktor im normalen Unterricht ausräumen kann, würden beim Trainee weiterhin bestehen. Dass praktisch jeder Teil der grossen «Herbstrevision» der Swiss nach kurzer Zeit mit einem Anhang «Frequently Asked Questions (FAQ)» bestückt wird, zeigt diese Problematik exemplarisch auf.

Vielmehr gilt es, ein neues Produkt zu erstellen, das selbsterklärend ist und ohne Intervention eines Instructors auskommt. Dabei muss man Rücksicht auf die unterschiedlichen Wissensstände und Ausbildungshintergründe der Trainees nehmen, denn diese bestimmen auch das Lerntempo. Ein Programm, das dem Lernenden ein starres Tempo vorgibt, kann unter- oder überfordern. Dabei können Informationen untergehen. Die CBTs, wie wir sie kennen, sind ein Beispiel dafür: Spezifische Detail-Informationen können nicht abgerufen werden, und das Tempo ist fremdbestimmt. Im Gegensatz dazu gibt es Systeme, die den Fortschritt des Trainees überwachen und das Tempo und die Komplexität anpassen. Ausserdem sollte es dem Trainee überlassen sein, ob und welche Lerneinheit er überspringen will. Einerseits verhindert das, dass der Trainee unterfordert wird. Andererseits erlaubt es dem Trainee, eine E-Learning-Einheit gezielt als Refresher zu gebrauchen. Um selber entscheiden zu können, welche Einheit übersprungen werden soll, sollte ihm oder ihr eine Lernkontrolle zur Verfügung gestellt werden, die eine detaillierte Selbsteinschätzung erlaubt. So können Schwächen detailliert identifiziert werden. Steht ein solches Mittel nicht zur Verfügung, kann dies zur Selbstüberschätzung und damit zur Festigung einer Schwäche führen. Dabei ist es nicht sinnvoll, die Fragen möglichst komplex zu gestalten beziehungsweise nach winzigen Details zu fragen. Ausserdem sind Fragen so zu gestalten, dass der Trainee sie verstehen kann und nicht deuten muss.

## Fragen und Austausch

Selbstverständlich gibt es auch beim elektronischen Lernen Fragen, für deren Beantwortung der Trainee auf eine Person angewiesen ist. Dafür sollte einerseits eine generelle E-Mail-Adresse existieren, an die Fragen unbürokratisch gerichtet werden können. Andererseits sollte ein aus dem traditionellen Klassenzimmer bekanntes Phänomen genutzt werden. Dort dienen neben dem Instruktor nämlich auch die Kollegen als Informationsquelle.



Ein moderiertes Forum auf der E-Learning-Plattform erlaubt einerseits einen ähnlichen Austausch. Andererseits erlaubt es dem Trainingsdepartement einen Einblick in die Themen, die einer intensiveren Instruktion bedürfen.

Solche E-Learning-Angebote sollten generell plattformunabhängig sein, sodass der Trainee die Möglichkeit hat, sie in seinem gewohnten Umfeld zu bearbeiten. Dies sollte auch mobile Plattformen wie Tablets und Smartphones beinhalten. Den Lernenden auf eine gewisse Hardware/Software-Kombination zu beschränken, baut unnötige Schranken auf. Weiterhin müssen solche Inhalte offline verfügbar sein, sodass man sie zum Beispiel auch auf den EFBs benutzen kann. Und schliesslich sind alle Trainingsinhalte unter einem Dach zu vereinen. Nichts ist frustrierender, als zu wissen, dass eine Information vorhanden ist, und gleichzeitig nicht zu wissen, wo sie zu finden ist.

### **Inhaltliche Breite und Tiefe**

Neben den legalen Mindeststandards gibt es eine Menge an Informationen, deren Aufarbeitung für eine seriöse Ausführung der Arbeit ebenso notwendig ist. Zusätzlich gibt es Informationen, die, wenn sie in der richtigen Form angeboten werden, den PerformanceStandard anheben können. Kurz: «need to know» oder «nice to know». Diese Unterscheidung scheint selbsterklärend und ist auf den ersten Blick eine reine Sache des Angebots. Es gibt eine Kategorie von Lerneinheiten, die ich bearbeiten muss, weil sie massgeblich und unentbehrlich für den Flugbetrieb ist. Daneben gibt es eine zweite Kategorie, bei der es mir freigestellt ist, ob ich das zur Verfügung stehende Wissen verinnerlichen will. Diese Betrachtungsweise lässt die Bedürfnisse des Lernenden komplett aussen vor. Was individuell als «must know» wahrgenommen wird, kann weit über das hinausgehen, was als solches deklariert wird. Auch im Need-to-know-Teil kann das persönliche Interesse tiefer gehen als die zur Verfügung stehende Information. Dementsprechend ist es wichtig, regelmässig festzustellen, wo die Trainingsbedürfnisse des Korps liegen. So können potenzielle Schwächen erkannt werden, bevor sie entstehen. Je mehr Lerneinheiten zur Verfügung stehen, desto eher hat der Einzelne die Möglichkeit, sich nachzubilden. Und durch die Verteilungen der Aufrufe lässt sich im Trainingsdepartement feststellen, wo die meisten offenen Fragen sind. Neben der oben erwähnten Lernkontrolle ist ausserdem eine subjektive Einschätzung des Lernerfolgs sinnvoll. In anderen Worten ginge es um eine Aussage über den Wissensgewinn beim Trainee nach einer Lerneinheit. Damit lassen sich Probleme bei Lerneinheiten einfach aufdecken.

Die erstmalige Aufbereitung einer E-Learning-Plattform ist aufwändig. Doch mittels moderner Content-management-Systeme ist die Verwaltung nach dem Aufbau vergleichsweise einfach. Die konstante Überwachung der Inhalte ist notwendig, um zu verhindern, dass veraltete, inkorrekte oder widersprüchliche Inhalte vermittelt werden. Denn auch wenn für den Trainee weiterhin das aktuelle Operations Manual gültig ist und Vorrang hat, ist es äusserst mühsam, die inkorrekten Inhalte selber auszusieben.

### **Klug lernen spart Geld**

Neben didaktischen Aspekten gibt es weitere wichtige Betrachtungspunkte, wenn es um E-Learning geht. Einerseits lässt sich die Motivation steigern. Fühlt sich der Auszubildende in seinen Trainingsbedürfnissen ernst genommen, steigert das seine Einsatzbereitschaft. Insbesondere dann, wenn die zur Verfügung stehenden Mittel ein effizientes und effektives Lernen erlauben. Andererseits lässt sich simpel und einfach Geld sparen. TransAsia Airways, eine taiwanesishe Airline mit 22 Flugzeugen, spart seit der Einführung des E-Learnings jährlich 800 000 Dollar an Trainingskosten. Die Vermutung liegt nahe, dass bei grösseren Konzernen das Sparpotenzial noch höher liegt.

### **... lernt Hans nimmermehr**

Alles in allem scheint bei der Swiss in Sachen E-Learning noch einiges Potenzial brachzuliegen. Dabei spricht nichts dagegen, sich der Sache mit ganzem Herzen und konzernweit anzunehmen. Es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, den Mitarbeitern jene Mittel zur Verfügung zu stellen, die es ihnen erlauben, ihre Arbeit weiterhin so hervorragend zu erledigen, wie es auch erwartet wird. Speziell, wenn motivierte Mitarbeiter im Zentrum des Unternehmens stehen sollten. ●

#### **Kernpunkte**

- Freies Lerntempo mit der Möglichkeit, Lektionen auszulassen.
- Alle Trainingsinhalte auf einer Plattform.
- Lern- und Lernerfolgskontrollen.
- Aktives Content Management, um die Lerninhalte aktuell zu halten.
- Inhalte offline zur Verfügung stellen.

#### **Quelle**

Kearns, Suzanne K.: E-Learning in Aviation.

# Müdigkeit steigert Risikobereitschaft

**Piloten und Manager treffen Entscheidungen am laufenden Band. Wenn sie ausgeschlafen und fit sind, können sie sich auf ihre Hirnleistung verlassen. Unter Schlafmangel arbeitet das Hirn langsamer und anders. Fehlentscheidungen und riskantes Verhalten sind die Folgen. Zwei Studien bestätigen bisherige Vermutungen deutlich.**

*Text: Jürg Ledermann*

Die Liste der Politiker und Manager, die damit prahlen, mit wenig Schlaf auszukommen, ist lang und prominent: Angela Merkel, Margaret Thatcher, Christoph Blocher, Brady Dougan (CEO Credit Suisse), Sergio Marchionne (CEO Fiat), Marissa Mayer (CEO Yahoo), Tom Ford (Mode-designer) oder der frühere US-General Stanley McChrystal geben an, mit weniger als sechs Stunden Schlaf pro Nacht auszukommen. Viele davon meinen, vier Stunden seien mehr als genug. Bei Tom Ford sollen es im Schnitt sogar nur drei Stunden Schlaf sein. Auch Napoleon Bonaparte war ein bekannter Kurzschläfer. Er soll gesagt haben: «Vier Stunden schläft der Mann, fünf die Frau, sechs ein Idiot.»

## **Gewinn steigern oder Verlust minimieren**

Betrachtet man die Leistung solcher Manager und Politiker, fällt unter anderem auf, wie verbissen Kampagnen geführt werden und wie schnell falsche Risikoeinschätzungen den Fall bringen können. Natürlich sind auch die verpönten «Langschläfer», die die üblichen sieben bis acht Stunden im Bett liegen, nicht vor Fehleinschätzungen gefeit. Dass Schlafentzug unser Verhalten aber beeinflusst, weiss jede Mutter oder jeder Vater, deren Schlaf von unruhigen oder kranken Kindern gestört wird.

Im Jahr 2010 untersuchten Wissenschaftler der Duke University, Durham, North Carolina, den Einfluss einer einzigen schlaflosen Nacht auf das Risikoverhalten einer Gruppe gesunder Versuchspersonen. In einem ökonomischen Spiel mussten sie einen möglichst grossen Betrag erzielen – oder aber versuchen, den möglichen Verlust in Grenzen zu halten. Unter Zeitdruck mussten sie anhand der Spielanlage Entscheidungen fällen, die entweder zur Gewinnmaximierung oder eher zur Vermeidung des Verlusts führen konnten. Da jede Entscheidung immer nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zum gewünschten Resultat führte, war jede Wahl mit einem erheblichen Risiko verbunden.

Während die Versuchsteilnehmer ausgeruht eher defensiv agierten und versuchten, einen möglichen Verlust zu minimieren, waren sie nach einer schlaflosen Nacht risikobereiter, weniger von Verlustängsten geplagt und eher daran interessiert, den möglichen Gewinn zu steigern. Ganz nebenbei konnten die Wissenschaftler auch nachweisen, dass die müden Teilnehmer langsamer waren und Mühe hatten, sich zu entscheiden.

## **Risiko Landung und Risiko Go-around**

Das ist ja nichts Neues, wird sich der eine oder andere Pilot nun sagen. Einerseits haben wir das Thema Schlafmangel in der «Rundschau» schon mehrfach aufgegriffen und von verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet. Andererseits gehört der Umgang mit Schlafentzug und der verminderten Leistungsfähigkeit während Nachtflügen zu jedem General Briefing eines Langstreckeneinsatzes dazu. Dass das Thema sehr aktuell ist, zeigt die Wahl der Jahresziele 2014 der Airbus-Flotte der Swiss. Die Anzahl Go-arounds nach unstabilierten Anflügen ist weiterhin zu niedrig.

Die Vermutung liegt nahe, dass wir nach einem Nachtflug risikobereiter in den Anflug gehen: Wir versuchen eher etwas länger, die Höhe «elegant, clean und ohne Speedbrakes» mit reinem Energie-Management zu vernichten, als ganz profan auf die Bremse zu treten. Weil wir nicht mehr so wach sind, schauen wir dem Ganzen etwas zu lange zu, können uns nicht recht eingestehen, dass wir wieder einmal hoch und schnell hereinkommen, und sehen uns schon bald mit einem klassisch unstabilierten Anflug konfrontiert.

Verglichen mit den oben erwähnten Versuchsteilnehmern stehen wir zweimal vor einer Wahl: Schon früh im Anflug lockt als «Gewinn» die Steigerung der Reputation beim Kollegen und des eigenen Selbstwertgefühls, wenn wir es mal wieder elegant hingekriegt haben. Das defensive Vorgehen, lieber einen konservativen Anflug zu zeigen und das Risiko eines unstabilierten Anflugs mit drohendem Go-around zu verkleinern, benötigt dagegen Einsicht und konsequentes Handeln.

Später im unstabilierten Final lockt der «Gewinn» einer risikobehafteten Landung, anstatt mit dem Go-around den unbequemen, aber richtigen Ausweg zu wählen. Im Dilemma, unter Zeitdruck – dazu verlangsamt durch den Schlafentzug – eine Entscheidung treffen zu müssen, wählen deshalb viele die Landung, weil es das ist, was meist nach jedem Anflug kommt. Das Erfahrungswissen, dass es «früher ja auch immer gutgegangen ist», verleitet uns dazu ebenfalls zu landen. Dass auch ein Go-around mit Risiken behaftet ist und nur selten geflogen wird, erleichtert die Entscheidung nicht.

## **Chronischer Schlafentzug**

Längst kommen nicht mehr nur die Langstreckenbesatzungen in den Genuss von systembedingtem Schlafmangel. Die Einsatzzeiten auf der Kurzstrecke wurden länger, die Ruhezeiten in den Nächten kürzer. Nach fünf Einsatztagen fehlt üblicherweise eine ganze Schlafnacht, was sich aus eigener Erfahrung sehr ähnlich anfühlt wie die bleierne Leere während eines Nachtflugs.

Die Auswirkungen chronischen Schlafentzugs, verursacht zum Beispiel durch erhöhte Arbeitszeit oder längere Arbeitswege, waren dieses Jahr Gegenstand einer Studie von PD Dr. Christoph Baumann und Dr. Esther Werth von der Klinik für Neurologie der Universität Zürich. Sie sind der Meinung, dass dies besonders auf Personen in Berufen mit hoher Verantwortung wie Managern, Forschern oder Politikern zutrifft. Es gebe deutliche Hinweise darauf, dass akuter Schlafentzug bei gesunden Menschen unter anderem einen nachteiligen Effekt auf die kognitive Leistungsfähigkeit und das Entscheidungsverhalten habe. Allerdings sei bisher kaum untersucht worden, wie sich der chronische Schlafentzug auf diese Faktoren auswirke. Dies stelle jedoch eine entscheidende Fragestellung dar, da Schlafmangel in modernen Gesellschaften zu zunehmenden Problemen in Anbetracht von Produktivität und Sicherheit führe.

## **Tobias Müller im Selbstversuch**

Das Magazin «Einstein» des Schweizer Fernsehens blickte hinter die Kulissen und schickte seinen Moderator Tobias Müller zu den Wissenschaftlern. Ihm stand zunächst eine Woche mit normaler Schlafdauer von rund acht Stunden pro Nacht bevor. Anschliessend durfte er eine Woche lang lediglich fünf Stunden pro Nacht schlafen. In dieser Woche musste er bis 1 Uhr nachts wach bleiben und um 6 Uhr aufstehen. Als Tagesaktivitäten standen immer zuerst Sport und dann die üblichen Arbeiten als Fernsehredaktor auf dem Programm.

Die erste Woche erlebte er in fittem Zustand und wachte gegen Ende der Woche sogar selbständig vor Ablauf der Acht-Stunden-Periode auf. Er war erholt und ausgeschlafen. Gegen Ende der zweiten Woche litt er bereits beim Aufstehen deutlich. Er war bei der Arbeit weniger konzentriert und schlief als Beifahrer auf einer Autofahrt rasch ein. Bei der Moderation der «Einstein»-Sendung vom 4. September fragte sich Müller, ob ein Politiker oder Manager, der ständig so wenig schläft, im Geschäftsalltag überhaupt noch vernünftig entscheiden könne.

Die Studie der Zürcher Wissenschaftler bestätigt die Resultate der Studie über akuten Schlafmangel ihrer Kollegen aus den USA. Auch bei chronischem

Schlafentzug sind die Teilnehmer deutlich risikofreudiger und neigen dazu, hohe Gewinne anzustreben, und weniger dazu, Verluste zu minimieren.

Laut dem Studienleiter Baumann sollte es auf den wichtigen Chefetagen deshalb nicht zum guten Ton gehören, wenig zu schlafen, sondern genau umgekehrt: Es sollte zum guten Ton gehören, genug zu schlafen. Dann nehme die Risikobereitschaft der Manager und Politiker ab, was der Sicherheit des geführten Unternehmens diene.

### **Kein Gefühl für Risiken**

Was uns die richtige Beurteilung einer Sachlage erschwert, ist der Umstand, dass wir kein natürliches Gefühl für Risiken haben. Darum vergessen wir sie oft. Rolf Dobelli erläutert in seinem Bestseller «Die Kunst des klaren Denkens» anhand einfacher Beispiele, dass wir aus diesem Grund das Null-Risiko systematisch überbewerten. «Weil wir Risiken nicht intuitiv erfassen, müssen wir rechnen», so Dobelli. Wo die Wahrscheinlichkeiten bekannt sind, wie beim Lotto, sei das einfach.

In dynamischen Abläufen wie etwa im Anflug unter schwierigen Bedingungen oder einer komplizierten Vertragsverhandlung ist es schwierig, Risiken zu erkennen und zu bewerten. Wenn wir unter Schlafentzug stehen, erlahmen die kognitiven Fähigkeiten zusätzlich.

Piloten müssen für ihre Fehler unmittelbar gerade stehen – bei einem Vorfall gegenüber der Untersuchungskommission, bei Verletzung firmeninterner Vorschriften und Limitationen gegenüber den Experten der Safety-Abteilung. Daher achten die Piloten sorgsam darauf, unnötigen Risiken aus dem Weg zu gehen und sich nicht in die «Ecke ohne Ausweg» drängen zu lassen. Auch nach einem Nachtflug oder beim letzten Anflug am fünften Tag einer anstrengenden Europa-Rotation müssen sie noch voll konzentriert bei der Arbeit sein.

Politiker und Manager haben es da vermeintlich besser. Sie dösen während Sitzungen weg oder kommen wie Marissa Mayer, die Chefin von Google, einfach zu spät zum Termin. Im Juni dieses Jahres wurde die bekannte Kurzschläferin von ihrer chronischen Übermüdung übermannt und schlief selig, um mit 90 Minuten Verspätung dann doch noch zu einem wichtigen Investorentreffen zu erscheinen.

Der Schaden, den Politiker und Manager aufgrund falscher Entscheidungen wegen Übermüdung anrichten, kann nur erahnt werden. Silvia Süess beschrieb die Sachlage in der «Wochenzeitung» vom 14. März 2013 ganz richtig: «Dass hier Handlungsbedarf besteht, ist offensichtlich. Doch damit

sich etwas ändert, müssten jene, die an der Macht sitzen, wohl etwas mehr schlafen.» ●

# «Go-ahead» – die Arbeitsplätze im Approach

**Waren Approach und Aera Control in Zürich früher räumlich getrennt, so befinden sich diese Arbeitsplätze heute alle im sogenannten Common IFR Room CIR der Skyguide in Wangen bei Dübendorf. Ein Blick hinter die Kulissen der Approach-Arbeitsplätze, von denen die Lotsen trotz einer Entfernung von rund acht Kilometern Luftlinie das Geschehen am Flughafen mittels Bodenradar mitverfolgen können.**

*Text: Gaby Plüss*

«Früher war alles besser». Während ich für solche Aussagen früher selber nur ein müdes Lächeln übrig hatte, erkenne ich heutzutage durchaus auch einen kleinen Funken Wahrheit darin. Lange ist es her, dass unsere Approach-Arbeitsplätze nur ein paar Stockwerke unterhalb des Towers am Flughafen Zürich angesiedelt waren. Diese Konstellation erlaubte es uns, die eine Hälfte der Schicht am Radar zu arbeiten und die andere Hälfte im Tower zu verbringen. Gute alte, fast schon himmlische Zeiten – vermutlich endgültig tempi passati!

Seit Februar 2009 sind unsere Radar-Arbeitsplätze nicht mehr am Flughafen, sondern in Wangen bei Dübendorf hinter dem Brüttiseller Kreuz zu finden. Und obschon wir in ein modernes Kontrollzentrum umsiedeln durften, vermissen wir den Blick durch das Fenster und die Atmosphäre des Flughafens hie und da immer noch ein wenig. Als eine der diversen Folgen der räumlichen Trennung arbeiten wir heutzutage normalerweise entweder eine ganze Schicht am Radar oder im Tower. Sollte doch einmal innerhalb einer Schicht ein Wechsel nötig werden, müssen wir je nach Strassenverkehr unterschiedlich lange dafür einplanen.

## **Maximal fünf Arbeitsplätze**

Anders als im Tower sind die Approach-Arbeitsplätze nicht rund um die Uhr, sondern nur von 5.30 bis spätestens um 23.30 Uhr besetzt. Flugbewegungen, die ausserhalb dieser Zeiten stattfinden, werden von den Tower-Arbeitsplätzen kontrolliert und geführt.

Je nach Verkehrsaufkommen haben wir im Approach zwischen zwei und fünf Sektoren in Betrieb. Folgende Positionen können wir besetzen: Departure, Arrival West und East, Final und Coordinator. In verkehrssarmen Zeiten legen wir die verschiedenen Sektoren je nach aktueller Verkehrslage zusammen. Dabei nehmen wir, soweit möglich, auch auf die Bedürfnisse der diensthabenden Crew Rücksicht. Während die einen Lotsen lieber öfter mit einem



Final Controller arbeiten, bevorzugen andere einen Coordinator zur Unterstützung.

In Bezug auf die Technik sind sämtliche Arbeitsplätze identisch ausgestattet. Das erlaubt es uns, im Falle einer technischen Störung ohne grossen Aufwand an einen anderen Platz zu wechseln und dort weiterzuarbeiten. Zudem verfügen wir über einen Reserve-Arbeitsplatz, der hie und da zu Ausbildungszwecken gebraucht wird. Statt dem Trainee während der Ausbildung quasi im Nacken zu sitzen und über die Schultern zu schauen, kann der Ausbildner seine Aufgabe auch vom Reserve-Arbeitsplatz aus wahrnehmen und den Trainee mit ein wenig Distanz überwachen.

Einer der grossen Vorteile unseres Dübendorfer Kontrollzentrums ist sicher, dass wir jetzt in demselben Raum wie unsere Kollegen der Aera Control arbeiten. Sind wir uns früher nur selten begegnet, so findet heute ein reger Austausch statt. Allfällige Fragen können rasch und direkt geklärt werden, gemeinsam verbrachte Pausen fördern ein gutes Betriebsklima.

## **Verantwortlichkeiten**

Im Approach kümmern wir uns in erster Linie um die An- und Abflüge des Flughafens Zürich. Daneben haben wir es mit Transit-, Joining- und Leaving-Flügen, mit Fallschirmspringern, Segelfluggzonen und Ballonen sowie mit Foto-, Vermessungs- oder mit sonstigen Spezialflügen in unserem Luftraum zu tun. Militärische Luft- und Trainingsräume müssen um- oder überflogen werden, aktive Hagelabwehr- oder sonstige Schiessgebiete sind ebenfalls tabu.

Unser Zuständigkeitsbereich (ZB) besteht aus der gesamten TMA (terminal control area) Zürich plus einer Erweiterung nach Norden. Grob gesagt umfasst unser ZB ein Gebiet, das von Rheinfelden bei Basel über Willisau, Zug, Wangen-Lachen, Herisau, Friedrichshafen, Radolfzell am Bodensee, Rottweil, Sankt Georgen und Höchenschwand (alle drei im Schwarzwald gelegen) bis wieder nach Rheinfelden reicht. In der Nord-Süd-Achse misst unser ZB rund 60 nautische Meilen, in der West-Ost-Achse sind es knapp 70 nautische Meilen. Die Untergrenze unseres ZBs ist variabel, die Obergrenze liegt bei Flight Level 125, was dem Split Level zwischen Approach und Aera Control entspricht.

Die ZBs der einzelnen Sektoren hängen vom entsprechenden Pistenkonzept ab. Je nach Anflugrichtung kommen auch Mischräume zur Anwendung, die jeweils von mehreren Sektoren gemeinsam genutzt werden. Piloten spüren diese Mischräume oft in Form eines Level-offs, dessen Grund sie nicht immer auf den ersten Blick erkennen können.

Die Luftraumstrukturen, die täglich mehrmals wechselnden Pistenkonzepte, der Verkehrsmix von der einmotorigen Piper bis zur A380 sowie die Bedürfnisse der diversen Luftraumbenutzer können dazu führen, dass unsere Aufgaben zuweilen auch ohne zusätzliche Erschwernisse wie Gewitterzellen ziemlich komplex sind. Ab und zu sind kreative Lösungsansätze gefragt. Trotzdem können wir nicht immer alle Wünsche erfüllen, was bei den Betroffenen vereinzelt auch auf Unverständnis stösst.

## **Coordinator**

Der Coordinator Approach (CAP) ist der Chef der Approach Crew. In dieser Funktion ist er gegenüber dem Supervisor im Tower (SPVR) für den operationellen Betrieb im Approach verantwortlich. Dazu arbeitet der CAP eng mit dem SPVR zusammen. So sprechen sich der CAP und der SPVR beispielsweise ab, wenn es um Störungen oder die Bewilligung von Arbeiten an den technischen Systemen geht. Bei Bedarf kann der CAP beim SPVR Massnahmen zur Verkehrsflusssteuerung beantragen. Auch die gesamte Personal- und Pausenplanung im Approach wird vom CAP – und nicht vom SPVR – erledigt. Die Pauseneinteilung variiert dabei je nach Pistenkonzept, Verkehrsaufkommen und erforderlicher Arbeitsplatzbelegung.

Im Gegensatz zu den restlichen Approach Controllern sitzt der CAP zwar auch vor einem Radarschirm, hat aber nur selten Funkkontakt mit Piloten. Der CAP stellt die Überwachung der Notfall- und der Terminal-Frequenz im Approach sicher. Macht ein VFR-Pilot auf der Terminal-Frequenz beispielsweise eine Anfrage für ein TMA-Crossing, wird diese vom CAP beantwortet. Um stark belastete Kontrollfrequenzen zu entlasten, verweisen wir hie und da auch Piloten von Spezialflügen auf die Terminal-Frequenz.

Wenn immer nötig, unterstützt der CAP die restlichen Approach Controller bei ihrer Arbeit. So legt er zum Beispiel die Anflugsequenz fest und entscheidet auch über allfällige GATO-Unterbrüche (siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012). Auch Konzeptwechsel werden vom CAP eingefädelt und in die technischen Systeme eingegeben. Daneben informiert der CAP die Kollegen der Aera Control über allfällig nötige Holdings oder verlangt eine frühzeitige Reduktion der Geschwindigkeit. Bei grösseren Verspätungen weist er die umliegenden Plätze an, Anflüge nach Zürich erst zu einem definierten Zeitpunkt starten zu lassen, um unnötige Holdings zu vermeiden. Auch Koordinationen für Transit- oder Spezialflüge werden oftmals vom CAP erledigt.

Im Gegensatz zum SPVR kann die Funktion des CAP von sämtlichen Lotsen

übernommen werden. Deshalb wird sie auch bereits während der Ausbildung geschult und regelmässig trainiert.

## **Departure**

«Departure Grüezi, Swiss 454 passing 2600 feet, climbing to 5000 feet.»  
– «Swiss 454, Zurich Departure Grüezi, identified, climb to flight level 120, when passing 5000 feet turn left to DEGES.» Was für Piloten zuweilen fast schon ein wenig monoton klingen mag, bedeutet für Lotsen, an einem Sektor zu arbeiten, an dem es quasi aus dem Nichts heraus sehr anspruchsvoll werden kann.

Die Hauptaufgabe des Departure Controllers (DEP) besteht darin, die Abflüge des Flughafens Zürich nach dem Start zu identifizieren, in das Luftstrassensystem einzufädeln und an die Kollegen der Luftstrassenkontrolle zu übergeben. Damit wir Abflüge ohne Koordinationen übergeben können, müssen wir diverse Vorgaben wie zum Beispiel die dafür notwendige Längsstaffelung einhalten.

Militärische Lufträume, Segelfluggzonen, Schiessgebiete, Flugzeuge mit Fallschirmspringern sowie Ballone, Transit- oder sonstige Spezialflüge können den Luftraum des DEP empfindlich verkleinern. Will ein Pilot nun wegen des Wetters auch noch von der Standard-Route abweichen, kann die Komplexität innert kürzester Zeit auf ein sehr hohes Niveau ansteigen.

Im Normalfall erledigt der DEP alle seine Aufgaben alleine. Bei Bedarf kann er aber auf die Unterstützung des Coordinators zu seiner Linken zurückgreifen und eine notwendige Koordination wie etwa das Abweichen von der Standard-Route an den CAP delegieren.

## **Arrival West und East**

Die Hauptaufgabe der beiden Arrival Controller ist es, Anflüge nach Zürich in den jeweiligen Endanflug zu führen und mit der nötigen Mindeststaffelung an den Tower Controller zu übergeben. Der Arrival West (APW) betreut dabei die Anflüge von GIPOL, der Arrival East (APE) kümmert sich um die Anflüge von AMIKI und RILAX. Die ZB-Grenze der beiden Sektoren ist der jeweilige Localizer. Muss ein Anflug durch den Localizer hindurch geführt werden, so müssen die beiden Controller dies vorgängig koordinieren.

Wie bereits beschrieben, erstellt der CAP die Anflugsequenz und plant auch allfällige GATO-Unterbrüche. Will einer der beiden Arrival Controller von dieser Planung abweichen, ist das nach entsprechender Koordination durchaus möglich. Oftmals handelt es sich dabei um relativ kurzfristige Anpassungen

in der Anflugsequenz, die sich aus dem aktuellen Radarbild heraus ergeben. Ist ein Anflug beispielsweise noch hoch und schnell, kann es sinnvoller sein, ihn in der Sequenz hinter das GATO-Loch zu schieben und ihm so genügend Zeit und Meilen für einen sauberen Anflug zu geben.

Auch die Arrival Controller haben mit Segelfluggzonen, Fallschirmspringern, Transit- und sonstigen Spezialflügen oder mit militärischen Lufträumen und Schiessgebieten zu tun. Und auch in ihren Sektoren kann das zu spürbaren Einschränkungen führen, die eine entsprechend angepasste Verkehrsplanung und -führung erfordern.

## **Final**

Um die beiden Arrival Controller zu entlasten, öffnen wir während der Anflugspitzen zusätzlich die Position des Final Controllers (FIN). Der Arbeitsplatz des FIN befindet sich in der Mitte zwischen APW und APE. Ist der FIN in Betrieb, übergeben APW und APE die Flugzeuge so, dass er diese mehr oder weniger nur noch auf den Localizer eindrehen und für den Endanflug freigeben kann. Daneben stellt der FIN mittels Speed Control sicher, dass die erforderlichen Mindestabstände bis zur Landung eingehalten werden.

Um die Abstände auf der ILS nicht unnötig zu vergrössern, arbeiten wir am FIN auch mit kleinen Heading- respektive Geschwindigkeitsanpassungen. Muss ein Pilot von einer zugewiesenen Geschwindigkeit abweichen, sollten wir das wissen, bevor er reduziert. Sonst kann es hinter ihm in Bezug auf die Wake Turbulence im schlechtesten Fall zu einer Separationsunterschreitung kommen, was für die nachfolgende Crew zwingend zu einem zweiten Anflug führen würde.

Hie und da werden wir gefragt, weshalb wir am Arrival die Piloten mit dem Zusatz «report callsign only» auf die Finalfrequenz übergeben. Der Grund dafür sind unsere elektronischen Kontrollstreifen, in denen wir Heading, Level und Speed eingeben. Da jeder Arbeitsplatz mit einem solchen System ausgestattet ist, sehen alle Controller die entsprechenden Angaben auf ihren Bildschirmen. Der Pilot kann deshalb seinen Erstaufruf beim FIN auf sein Rufzeichen beschränken. Dies dient der Frequenzentlastung und erlaubt es uns somit, zeitkritische Freigaben wie das Eindrehen auf den Localizer oder das Reduzieren im richtigen Moment zu erteilen.

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

Am Anfang meiner «Rundschau»-Zeit wurde ich von diversen Seiten vor allfälliger Enttäuschung in Form eines leeren Postfachs gewarnt. Heute darf ich

sagen, dass sich diese düsteren Voraussagen quasi in Luft aufgelöst haben. Seit meine Mail-Adresse vor gut zwei Jahren an dieser Stelle das erste Mal erschienen ist, habe ich ungefähr 50 Zuschriften bekommen. Das freut mich natürlich sehr. Aber auch auf anderen Ebenen wird der gegenseitige Austausch rege gelebt.

Kürzlich erzählte mir eine Arbeitskollegin, dass die Tower Crew Besuch von einer Pilotin bekommen hätte. Diese Pilotin wollte an ihrem Feierabend eigentlich nur mal kurz im Tower vorbeischaun. Geblieben sei sie letztlich gut zwei Stunden – nicht zuletzt auch zur Freude meiner beiden Kollegen, die sich in charmanter Art und Weise um die junge Dame gekümmert hatten.

Ab nächstem Jahr erfährt unser Stammtisch ein paar kleine Änderungen. Aus organisatorischen Gründen weichen wir, ausser im Dezember, vom dritten auf den letzten Dienstag im Monat aus. Zudem machen wir im Juli und im August eine Sommerpause. An der Lokalität ändern wir nichts. Allerdings werden wir bei schönem Wetter eventuell draussen zu finden sein.

Wir freuen uns auch im Jahr 2015 weiterhin auf einen regen Austausch: go-ahead and pass your message. ●

# Rückenwind vermindert Sicherheit

**Am Flugplatz Zürich werde das Flugregime bei Rückenwind in der Regel erst nach Durchstartmanövern gewechselt, so die Sprecherin des Flughafens Zürich im «Tages-Anzeiger online» vom 24. Juni dieses Jahres. Falls das stimmt, ist das ein Grund, dem Thema Aufmerksamkeit zu widmen. Denn es darf nicht sein, dass Besatzungen in eine Situation gebracht werden, in der schon von Anfang an klar ist, dass es zu einem Durchstart kommen muss.**

*Text: Steve Rösli, Spezialist Safety*

Zuerst will ich ganz klar festhalten, dass ein Durchstartmanöver, in der Fachsprache Go-around genannt, an sich ein bekanntes und sicheres Flugmanöver ist. Das erst recht, wenn eine erfolgreiche Landung nicht garantiert werden kann. Wieso soll es also nicht im Interesse der Flugsicherheit sein, wenn man mit dem Pistenwechsel so lange abwartet, bis sich einige Crews nicht mit dem übermässigen Rückenwind abfinden wollen und durchstarten?

Eine der ersten Regeln, die ein Pilot lernt, ist, dass es besser ist, gegen den Wind zu starten und zu landen. Ein Flugzeug wird nach der Geschwindigkeit gegenüber der Luft geflogen, somit verringert sich bei Gegenwind die tatsächliche Geschwindigkeit über dem Boden, und die Sicherheitsmargen steigen. Natürlich ist eine Landung mit Rückenwind keine unsichere Sache, aber die Limiten sind in diesem Fall ziemlich klein. So beträgt der maximale Rückenwind in der Regel zehn Knoten oder rund 18 Kilometer pro Stunde. Beim Seitenwind liegt das Maximum bei über dreissig Knoten, für Gegenwind ist nochmal fast doppelt so viel erlaubt. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO empfiehlt eine Änderung der Pistenrichtung sogar schon ab fünf Knoten Rückenwind.

## **Zeitdruck und Komplexität**

Warum ist denn der Rückenwind so viel heikler als Gegenwind? Die Flugeschwindigkeit wird, wie schon erwähnt, grundsätzlich gegenüber der umgebenden Luftmasse gemessen. Somit ist die wirkliche Geschwindigkeit gegenüber dem Boden bei Rückenwind höher. Dabei beginnen die Schwierigkeiten beim Anflug schon weit vor der Landung. Mit viel Rückenwind lässt sich ein Flugzeug in der Luft weniger einfach abbremsen, und das Risiko, dass man

zu schnell oder zu hoch in Richtung Piste kommt, steigt. Wenn das geschieht und sich der Anflug nicht mehr korrigieren lässt, muss durchgestartet werden. Im eigentlichen Landeablauf verdichten sich zudem die Abläufe. Man hat weniger Zeit zur Verfügung, um das Flugzeug innerhalb der vorgeschriebenen Landedistanz zur Landung zu bringen. Also eine weitere Fehlerquelle, die zu einem Go-around führen kann.

Wieso soll das nun ein Problem sein? Eingangs hatte ich ja erklärt, dass es sich hier um ein sicheres Flugverfahren handelt. Nun ist es allerdings so, dass ein Durchstartmanöver deutlich komplexer ist als eine Landung. In der kürzesten Zeit müssen die Fluglage, der Schub und die Konfiguration des Flugzeugs geändert werden. Zusätzlich sind die Flugwege dieser Verfahren oft wenig benutzerfreundlich angelegt und erhöhen so den Stress weiter. Dazu kommt noch der Funk, weil der Lotse ja über den Durchstart informiert werden muss. Und eben diesen Flugverkehrsleitern macht man die Situation auch nicht einfacher, sie haben ja nur ein einziges Flugzeug zu betreuen. Nicht selten resultiert dies in Änderungen am Flugweg oder an der Höhe, auf die gestiegen werden muss. Ein weiterer Stressfaktor.

### **Zu wenig Training**

Das französische Büro für Flugunfalluntersuchungen BEA hat mehrere Zwischenfälle und Unfälle im Zusammenhang mit Go-arounds untersucht (<http://www.bea.aero/etudes/asaga/asaga.php>). Dabei ist es zur Ansicht gelangt, dass es den meisten Piloten an Training für Durchstartmanöver fehlt. Dies vor allem in Bezug auf die Bedingungen, wie sie bei einem regulären Linienflug, also ohne technische Probleme, vorkommen. Typisch dafür sind ein relativ tiefes Gewicht des Flugzeugs und Schub auf allen Triebwerken. Das führt zu sehr hohen Steigraten, was wiederum die Zeit verkürzt, bis in den Horizontalflug übergegangen werden muss. Weniger Zeit also, um die komplexen Abläufe eines Go-arounds abzuschließen.

Hinzu kommen zwei weitere Faktoren. Da ist erstens das schon erwähnte komplexe Umfeld, in dem sich das Flugzeug bewegt. Zweitens wird die Physik im Simulator nicht korrekt dargestellt. So entsteht durch die Längsbeschleunigung sehr oft der Eindruck, das Flugzeug sei weit steiler angestellt, als es in Wirklichkeit ist. Das kann dazu führen, dass die Fluglage unnötigerweise angepasst wird und das Flugzeug eventuell nicht schnell genug vom Boden wegkommt.

All dies zusammen soll verdeutlichen, dass ein unnötiger Go-around die Flugsicherheit nicht steigert. Im Gegenteil: er erhöht sogar das Risiko, dass es zu einer heiklen Situation kommt.

## Controller sprechen Klartext

Zurück zur ursprünglichen Aussage im eingangs erwähnten Artikel. Zwingt der Flughafen Zürich die Piloten dazu, unnötige Durchstartmanöver zu fliegen?

Nach diversen Fragen, die wir verschiedenen Fluglotsen stellen konnten, lässt sich ganz klar sagen: nein. Wie im folgenden Interview klar zum Ausdruck kommt, besteht auch ihrerseits ein starkes Interesse daran, es gar nicht erst zu Go-arounds kommen zu lassen. Jedes Flugzeug, das quasi wieder im System auftaucht, belastet dies zusätzlich. Der Supervisor im Tower hat die Befugnis, die Pistenrichtung zu ändern, sobald sich abzeichnet, dass es zu viel Rückenwind gibt. Allerdings mit der Einschränkung, dass dies nicht schon bei den empfohlenen fünf Knoten eintritt, sondern erst, wenn sich Windstärken an der Limite von zehn Knoten abzeichnen. Das Betriebsreglement des Flughafens verlangt zwingend, dass von Norden her angefliegen wird, solange dies legal möglich ist. Leider weicht man so aus politischen Gründen von einer Empfehlung ab, die es zum Ziel hat, die Flugsicherheit mit vertretbarem Aufwand zu erhöhen.

Im folgenden Interview nimmt Gaby Plüss, Flugverkehrsleiterin TWR/APP Zürich und Vorstandsmitglied Aerocontrol Switzerland, zu Fragen über die Anflugregimes und den Wechsel bei zu viel Rückenwind Stellung.

### «Rundschau»: Was sagt das Reglement?

**Gaby Plüss:** Das Reglement, das für uns massgebend ist, ist das Betriebsreglement des Flughafens Zürich (BR). Zum Thema Landepisten ausserhalb DVO-Zeiten steht im Anhang 1, An- und Abflugverfahren, Artikel 21, Folgendes geschrieben:

«Bei Instrumentenanflügen erfolgt die Landung von 07.00 Uhr bis 21.00 Uhr in der Regel auf die Piste 14 oder auf die Piste 16. Vorbehalten bleibt Artikel 22 (Anmerkung: Artikel 22 regelt die Anflüge zu DVO-Zeiten).

Auf einer anderen Piste darf nur gelandet werden, wenn die Pisten 14 und 16 aus Sicherheitsgründen – namentlich aus technischen oder meteorologischen Gründen – nicht benutzt werden können. Auf der Piste 34 darf in diesem Fall nur dann gelandet werden, falls auch die Piste 28 aus Sicherheitsgründen nicht benutzt werden kann».

Solange es die meteorologischen Verhältnisse zulassen, fliegen wir somit tagsüber von Norden an. Würden wir das nämlich nicht so handhaben, dann müssten wir uns allenfalls wegen eines Verstosses gegen das BR verantworten, was gemäss Luftfahrtgesetz des Bundes, Artikel 91, mit einer Busse bis zu 20 000 Franken geahndet werden kann.



### Wie wird das «an der Front» gehandhabt?

Ist der Wind für Nordanflüge auf der Kippe, bespricht sich der Supervisor im Tower zuerst mit dem Meteorologen. In diesem Zusammenhang interessieren uns in erster Linie die Prognosen in Bezug auf Windrichtung und -stärke und bei schlechtem Wetter auch in Bezug auf Wolkenuntergrenze und Sicht. Als zusätzliche Informationsquelle haben wir die Daten eines Windmessers auf der Lägern zur Verfügung. Daneben holen wir eventuell auch noch Windreadings von Piloten auf der ILS ein, um zu einem möglichst umfassenden Gesamtbild zu kommen.

### Wird aufgrund der Wetterlage prophylaktisch umgestellt?

Ja, auf jeden Fall. Ist beispielsweise eine Front mit Sturmwinden von Nordwesten angesagt, warten wir sicher nicht, bis es nicht mehr geht, bevor wir wechseln. Natürlich können wir nicht bereits Stunden im Voraus wechseln, sonst sind wir nämlich wieder mit der Problematik von Verstößen gegen das BR konfrontiert.

Wenn immer möglich, bevorzugen wir einen geordneten Wechsel, den wir mit ein wenig Vorlauf vernünftig planen und umsetzen können. Wechsel beinhalten Fehlerquellen und erhöhen die Komplexität teils massiv. Sowohl in der Luft als auch am Boden entstehen zusätzliche Kreuzungen, und die Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Sektoren werden dem neuen Konzept angepasst. Präzise Absprachen sind in solchen Situationen absolut unumgänglich, sonst kann es sehr schnell sehr eng werden. Daneben muss auch genau koordiniert werden, wer noch im alten Regime anfliegt und wer schon im neuen.

Leider gelingt es uns nicht immer, im richtigen Moment prophylaktisch umzustellen, denn manchmal verhält sich das Wetter ziemlich dynamisch, und die Winde können innert Minuten so stark zunehmen, dass ein sofortiger Wechsel nicht mehr zu vermeiden ist. In solchen Situationen kommt es hie und da auch einmal zu einem Go-around oder zu einem kurzfristig durch die ATC verordneten Pistenwechsel.

### Wie viele Go-arounds sind nötig, damit umgestellt wird?

Keine, um es ein für alle Mal klar zu sagen! Wir müssen nicht auf Go-arounds warten, damit wir umstellen dürfen. Uns ist es auch lieber, wenn wir den Wechsel machen können, bevor es zu einem Go-around kommt, denn auch ein Go-around bedeutet für uns erhöhte Komplexität und zusätzlichen Workload. Obwohl ein Go-around ein klar definiertes Standardverfahren fliegt,

sind auf unserer Seite immer mehrere Koordinationen nötig, um einen zweiten Anflug zu planen und wieder ins System einzufädeln.

Wenn wir nun nebst einem oder allenfalls auch mehreren Go-arounds praktisch gleichzeitig auch noch innert kürzester Zeit das Konzept umstellen müssen, sind wir enorm gefordert. In einem solchen Moment gilt es für uns deshalb zuerst, die Situation zu beruhigen, um auch für einen allfälligen Notfall wieder Kapazitäten zu bekommen, denn ein solcher ereignet sich gerne im ungünstigsten Moment. Das kann bedeuten, dass wir kurzfristig ein Holding anordnen oder eine Kreuzung am Boden nicht bewilligen, ohne dass der Grund für die Piloten zu erkennen ist.

### Wer entscheidet über Regimewechsel?

Der Supervisor im Tower erteilt sozusagen den Auftrag. Den effektiven Entscheid aber, ab welchem Flugzeug im neuen Regime angefliegen wird, fällen die Lotsen an der Front. Ist ein Wechsel planbar, dann versuchen wir beispielsweise so umzustellen, dass Starts nicht kurzfristig eine neue Piste zugeteilt bekommen.

### Welcher Wechsel ist am kompliziertesten (von 14 auf 28, von 14 auf 34, von 34 auf 28 oder von 34 auf 14/16)?

Für die Approach Crew ganz klar der Wechsel von 14 auf 28. Während des Wechsels kommt es östlich des Platzes sehr häufig zu einer Massierung von Abflügen, die noch auf Piste 28 gestartet sind und in Richtung Osten drehen, und Anflügen, die bereits in Richtung eines der beiden Downwinds für Piste 28 unterwegs sind. Saubere Absprachen sind in solch einem Fall essenziell, sonst kann es sehr schnell sehr eng werden. Hinzu kommt, dass sich der gesamte Verkehr auf einen sehr engen Schlauch konzentriert, was der Übersichtlichkeit ebenfalls nicht dienlich ist.

In diesem Zusammenhang ist aus Sicht der Fluglotsen auch ganz klar zu sagen, dass die Entflechtung des Ostkonzepts, wie sie im neuen BR vorgesehen ist, absolut zwingend ist, damit dieses Konzept in Zukunft als eines der Hauptanflugkonzepte angewendet werden kann.

### Was ist die Meinung der Aerocontrol dazu, dass ZRH der Platz auf unserem Streckennetz ist, bei dem wir nur ausnahmsweise bei der Landung Gegenwind haben?

Eigentlich lässt sich diese Frage kurz und bündig beantworten – einmal mehr wird der Lärmschutz höher gewichtet als die Sicherheit. Anders ist es nicht zu erklären, dass wir bei fünf Knoten Rückenwind die Anflugrichtung

noch nicht kehren dürfen, sondern bis ans Limit gehen müssen, bevor wir umstellen können. Die Aussage des Präsidenten von Aerocontrol Switzerland in der «Rundschau»-Ausgabe 3/2014, dass «die heutige Lärmpolitik die Flugsicherheit gefährdet», lässt sich wohl kaum deutlicher belegen als mit Deiner Fragestellung.

### Was hat Deutschland zum Wechsel «34 auf 14/16» während der DVO zu sagen?

Wenn wir während der DVO-Zeiten auf Nordanflüge umstellen müssen, brauchen wir die Bewilligung des Supervisors der deutschen Flugsicherung DFS in Langen. Konkret ruft unser Supervisor im Tower den Kollegen in Langen an und bittet mit Nennung des Grunds um eine Ausnahmegewilligung für Nordanflüge. Diese wurde uns bis heute noch immer gewährt. Die Zusammenarbeit mit den Kollegen der DFS gestaltet sich absolut problemlos und ist sehr angenehm und professionell.

### Hat der Flughafen Zürich zu Umstellungen etwas zu sagen?

Der Supervisor im Tower entscheidet im Rahmen des Betriebsreglements über sämtliche Konzeptwechsel und informiert die Airport Authority anschliessend entsprechend. Abweichungen vom Betriebsreglement sind mit dem Flughafen abzusprechen.

### Wer wird bei Reklamationen angefragt? Der Towerchef oder der Supervisor TWR?

Erster Ansprechpartner ist eigentlich der Flughafen, genauer gesagt das Lärmtelefon. Es gibt aber trotzdem immer wieder Leute, die den Supervisor im Tower anrufen, um ihren Unmut kundzutun. ●

# Pilot Bütlers letzte Rotation

**Pilot ist auch nach über dreissig Jahren Roland Bütlers Traumberuf. Doch der Pilotenalltag ist nicht nur spektakulär: Einsamkeit in der Nacht, lange Stunden auf engstem Raum, getrennt von der Familie. Wir haben den 60-Jährigen auf seinem letzten Langstreckenflug begleitet.**

*Text und Bilder: Daniel Lüthi*

Eine Rotation beginnt immer mit einem Abschied: von der Familie, der Schweiz und dem Alltag hier. Wer die Swiss-Uniform anzieht und auf Langstrecke geht, taucht für ein paar Tage in eine andere Gemeinschaft ein: die Aviatik-Familie. Das Schicksal beziehungsweise der Dienstplaner würfelt jedes Mal eine neue Crew zusammen, sie hat eine Rotation lang zu bestehen und zu funktionieren.

Eine Rotation ist der Kreis vom Abflug bis zur Landung in der Schweiz. Sie ist ein Eintauchen in ein anderes Land, eine andere Kultur, eine andere Welt. «In eine Parallelwelt», sagt Roland Bütler, den in der Aviatik-Familie alle nur «Roli» nennen. Weil es diesmal seine letzte Rotation und damit seine Abschiedstour ist, kommt für einmal auch Judith mit, Bütlers Frau.

## **Lange weg von der Familie**

Dreissig Jahre lang hat sie all die Abschiede ertragen, hat sie auf ihren Mann gewartet und ihm den Rücken gestärkt, wie Bütler es ausdrückt. Seine Frau sagt: «Es ist alles eine Sache der Einstellung. Ein Arzt ist ja auch nicht viel am Familientisch. Wir hatten zu Hause eine Weltkarte und steckten dort Nadeln, wo Papi gerade war. Die beiden Söhne waren stolz auf ihn. Ich versuchte immer wieder den Spagat zwischen dem Flugplan der Swissair und dem Stundenplan der Schule.»

In den ersten Jahren habe sie sich wie eine alleinerziehende Mutter gefühlt, aber für ihren Mann sei das Ganze viel schwieriger gewesen: «Unser Leben ging ja weiter, er aber musste immer wieder einen neuen Einstieg suchen. Wenn er zurückkam, waren wir oft an einem anderen Ort.»

## **Melancholie im Cockpit**

Bütlers letzte Rotation ist mehr als ein Flug nach Chicago, zwei Nächte dort und ein Flug zurück nach Zürich. Zwischen Start und Landung, Start und Landung liegt diesmal ein ganzes Leben. Die Erinnerungen an über dreissig Jahre in verschiedenen Cockpits und Hotels, Ländern und Lebenslagen. Und die Frage nach dem Danach: Gibt es für mich noch Höhenflüge, und wenn ja, welche?

Eine Spur Melancholie kann Bütler, der sonst jede heikle Situation souverän meistert, nicht verbergen. «Es ist schon komisch», sagt er, oder: «Ja, doch, das geht unter die Haut.» Insgesamt aber wirkt er gefasst, professionell halt wie immer. «Lassen wir es werden.» So viel zu den Emotionen. Vorerst geht es jedoch um Facts.

### **Grounding war ein Schock**

Eine Stellwerkstörung bei den SBB kostet Bütler zehn Minuten. Es ist kurz nach 8 Uhr morgens. Im Operation Center 1 des Flughafens Zürich treffen wir Lorenz Hartmann, unseren Co-Piloten. Auch er ist mit einer kleinen Verspätung hier angekommen – Stau auf der Autobahn. Jetzt eilt es also ein wenig. Erste Station: Meteo Schweiz. Westwindlage, Turbulenzen über dem Atlantik zwischen 26 000 und 39 000 Fuss. «Wahrscheinlich schüttelst dann bei der Landung ein bisschen», kommentiert Bütler.

Zweimal sei in den letzten Tagen ein Flug nach Detroit umgeleitet worden, sagt der Dispatcher. «Ich will nach Chicago und dann ein letztes Mal nach Zürich», antwortet Bütler. Dann verabschiedet er sich ein letztes Mal von der Dienstleitstelle: «Ich kann nicht jedes Mal Tränen vergies-sen», scherzt er, «sonst bin ich ja schon vor dem Flug ganz ausgetrocknet.» Ernsthaft dann wieder: «Weisst du, ich gehe nicht gerne. Ich möchte noch, und ich könnte noch. Aber eben: die Altersguillotine.»

Bei der Swiss International Airlines gilt Pensionsalter 58, in besonderen Fällen gibt es eine Möglichkeit zur Weiterarbeit bis 60. Bütler ist ein besonderer Fall, «einer der letzten alten Airliner», kommentiert einer seiner Kollegen. «Was uns von den Jungen unterscheidet, ist die Identifikation mit dem Beruf und mit der Firma», erklärt Bütler. «Nach dem Grounding der Swissair hat es etwas gedauert. Nach vier Jahren aber habe ich einen Swiss-Sticker an die Heckscheibe meines Autos geklebt. Das war für mich das Zeichen, dass ich mich von dem Schock erholt hatte.» Auf das Grounding angesprochen, sagt Ehefrau Judith Bütler: «Als die Swissair zusammenbrach, brach Rolis Welt zusammen. Das war ein dramatischer Abschied, da gab es viel Trauerarbeit zu leisten.»

Das war einmal. Jetzt stehen Bütler noch einmal die Welt und der grosse Himmel offen.

### **Wie auf der Autobahn**

Wir sitzen im Cockpit des Airbus 330-300 mit der Immatrikulation HB-JHE «Fribourg». Ein Passagier kann nicht mit, er hat seine Green Card vergessen.

«63,7 Tonnen Most sind an Bord», stellt Bütler fest und poliert mit seinem Taschentuch die Instrumente auf Hochglanz. Der Most, also das Kerosin, ist eine unserer Lebensversicherungen. Der Treibstoff soll zwar ökologisch und ökonomisch sinnvoll eingesetzt werden, aber er muss jederzeit bis zum nächsten Ausweichflughafen reichen. Dieser wird während des Fluges laufend neu bestimmt. 171 Passagiere meldet die Kabine, Bütler begrüsst sie via Lautsprecher: «I am your captain.»

Kurz vor 10 Uhr startet Bütler, zum zweitletzten Mal, die Motoren. Push-back - Bütler pfeift. Wir sind auf dem Weg zur Piste 16, Bütler rollt. Mehr als 20 000 Flugstunden hat dieser Mann auf dem Buckel. Die letzten paar stehen jetzt unmittelbar bevor. Vollgas - wir heben ab, es regnet leicht, sprechen ist jetzt verboten, Gelegenheit für Gefühle gibt es keine. Ein Standardprozedere löst das nächste ab. Am Funk verabschiedet sich Zürich, eine Dame mit französischem Akzent in ihrem Englisch übernimmt, sie sitzt in Reims.

Wir fliegen über den Jura und dann über den Wolken, wo die Freiheit grenzenlos ist - was natürlich nicht stimmt. 300 Meter über oder unter uns kann auch ein solcher Riesenvogel fliegen, der minimale seitliche Abstand beträgt nur 18 Kilometer. «Flugstrassen sind wie Autobahnen», erklärt Bütler, «wenn du mal drauf bist, fliegst du einfach geradeaus.» Wir haben unsere Reise-flughöhe erreicht, 34 000 Fuss über Meer, und mit gut 800 Kilometern pro Stunde unsere Reisegeschwindigkeit. Jetzt fliegt der Autopilot.

«Mit einem Militärjet fliegen war schon etwas anderes», erinnert sich Bütler, «wenn du mit einer Beschleunigung von 2G schräg abkippst und in die Wolken eintauchst, erlebst du die dritte Dimension wirklich.» Hier das immer monotone gleichmässige Rauschen, ab und zu ein Kontrollblick auf die Instrumente oder nach draussen in den unendlichen Raum, der vertikal und horizontal engmaschig, aber unsichtbar strukturiert ist.

### **Phase der Monotonie**

«Die Phase der Monotonie hat begonnen», sagt Bütler, «im Vordergrund steht jetzt das Planungstechnische.» Das bedeutet auch: Immer wieder neu den möglichen Notfall planen. Was tun, wenn ein System ausfällt? Welchen Ausweichflughafen ansteuern? «Ganz wichtig ist die Hydraulik und damit das Öl», erklärt der Captain, «wenn du hier ein totales Leck hast, bist du verloren.»

Während in der Kabine Apéro und Essen serviert werden, liegt im Cockpit als Thema der mögliche Absturz auf dem Tisch. Und die Erinnerung an erfolgte Katastrophen. Ein paar Stichworte genügen: Air France, Malay-

sia Airlines, Ostukraine. Und Halifax. Hier hatte das Schicksal die Swissair getroffen. Halifax liegt rund sieben Stunden Flug vor uns. «Wir sprechen im Cockpit jeweils schon auch über solche Dinge», sagt Bütler, «wir analysieren und versuchen, zu lernen. Spekulationen sind uns fremd.»

Maître de Cabine Jannine Wyser bringt die Menükarte ins Cockpit. Die Piloten legen das Tablar auf die Oberschenkel. Danach wäre ein «controlled rest» möglich, ein Nickerchen von maximal 40 Minuten im Pilotensitz für jeweils einen der beiden. Zehn Stunden oder mehr zu zweit in diesem sehr begrenzten Raum zu verbringen, das könne schon lang und eng werden, bestätigen beide, je nachdem, mit wem einen das Schicksal zusammenwürfle.

### **Wie ein Spitzensportler**

Wir fliegen wieder über dem Festland. Links sehen wir ein anderes Flugzeug, das wir überholen. «Schon bald sehen wir die Niagarafälle», sagt der Copilot. «Jetzt gibts dann vielleicht doch noch Stimmung», sagt der Captain, «über Chicago gibts ein Gewitter. Vielleicht gehts östlich an uns vorbei.» Hoffentlich. Denn Gewitter können sehr gefährlich sein.

Vorne unten jetzt, klein und weiss, die grossen Wasserfälle. Rechts Toronto, links Detroit. Und vorne links oben: ein schwarzer Turm in weissen Wolken – die angekündigte Gewitterzelle. «Cumulonimbus, eine ausgewachsene Gewitterwolke», kommentiert Bütler, «die war so nicht angekündigt. Aber man kann halt nicht alles vorhersehen. So hochtechnisiert wir auch unterwegs sind – wir leben immer noch mit der Natur.» Via Funk erhalten wir die Genehmigung, die Gefahr rechts zu umfliegen, was uns etwa eine halbe Stunde und zusätzlichen Treibstoff kostet, aber unter Umständen das Leben rettet.

«Auch nach neun Stunden musst du richtig parat sein», sagt Bütler. «Nach so langer Zeit und so vielen Kilometern geht es darum, diese Kiste sicher und möglichst ruhig auf einem 60 Meter breiten Streifen Asphalt zu deponieren. Da fühle ich mich manchmal wie ein Spitzensportler, der lange auf der Bank sitzt und dann plötzlich Vollgas geben muss.»

20 Uhr Schweizer Zeit, wir setzen auf. «Danke», sagt Bütler.

### **Im Hotel dann die Einsamkeit**

In Chicago ist Nachmittag. Das Immigrationsprozedere ist auch für die Crew unangenehm. Der Bus bringt sie ins Hotel, es könnte irgendwo auf dieser Welt sein. Im Zimmer kommt in aller Regel die Einsamkeit. Die Zeitverschiebung um sieben Stunden macht sich bemerkbar, man kann nicht mehr oder

noch nicht schlafen, obschon man müde ist. Man denkt an zu Hause. Dann trinkt man vielleicht ein Bier mit den anderen, geht shoppen oder essen.

Am Morgen erwacht man sehr früh, geht joggen am See. Nach dem Frühstück die Stadtrundfahrt auf dem Wasser, Kapitän Bütler ist Passagier, zivil sieht er aus wie jeder andere Tourist. Speziell ist in seinem Fall, wenn er, wie alle andern, hinauf zu den grossen Häusern schaut. Er, der sonst die Welt von oben sieht und auch Grosses nur ganz klein.

Auch speziell: Die Crew besteht nebst den beiden Piloten ausschliesslich aus Frauen. Jungen Frauen, hübschen Frauen. Die Frage drängt sich auf: Wie steht es mit der Erotik, weit weg von zu Hause? Entstehen in der Aviatik-Familie, aus lauter Langeweile vielleicht auch, viele Paare? «Ich habe meine Frau am Arbeitsplatz kennengelernt», sagt Bütler. «Vor dreissig Jahren. Und ich bin ihr treu geblieben.» Judith, seine Frau, bestätigt: «Wir haben die Bedingungen nie ausgesprochen, aber sie waren immer klar, und wir hielten uns daran. Ich glaube nicht, dass die Untreue bei Fliegenden grösser ist als in anderen Berufen. Im Übrigen war ich ja auch viel mit Männern unterwegs, beim Bergsteigen beispielsweise.»

## **Einsame Nachtflüge**

Beim Rückflug ist alles umgekehrt. Und doch gleich. Wo man eben gelandet ist, startet man jetzt, wo wir gestartet sind, werden wir landen. Wieder heisst es Abschied nehmen. «Say good-bye to Chicago», sagt Bütler zu den Passagieren. Die Stadt präsentiert sich bei unserem Abflug besonders schön, als wollte sie Bütler nach diesem letzten Abheben eine besondere Ehre erweisen. Wehmut? «Sie kommt und geht.» Vor allem wieder Routine, standardisierte Abläufe. Aber: alles zum letzten Mal.

Jetzt sind wir «Swiss two six zero nine», der Airbus heisst «Sion» und trägt die Zeichen HB-JHB. Mit 252 Menschen an Bord ist das 233-Tonnen-Monster voll besetzt, gut 52 Tonnen «Most» sind getankt, dank Rückenwind und Jetstream dauert der Heimflug rund zwei Stunden weniger als der Hinflug. Schon schweben wir wieder über dem Meer. Tag und Nacht sind sich näher wegen der Zeitverschiebung. «Nachtflüge sind besonders anstrengend und oft besonders einsam», sinniert Bütler. «Aber auch besonders schön. Schau mal dort: der Orion.»

## **Losgelöst von Raum und Zeit**

Die Sterne sind buchstäblich zum Greifen nah, im Cockpit sind die Lichter jetzt nur noch schwach, am Horizont sehen wir Sterne, die die Farbe wech-



seln und richtig funkeln. Wir sind mit 1000 Stundenkilometern unterwegs, aber wir sehen die Geschwindigkeit nicht. Es ist, als würden wir unbeweglich in diesem riesigen schwarzen Raum mit den einzelnen Lichtpunkten stehen. Die Wirklichkeit hat jetzt etwas Traumhaftes.

Hinten schlafen die meisten. Nur ein Passagier atmet schwer und erbricht ständig. «Wir haben einen Medical», meldet Maître de Cabine Wyser und sucht über Lautsprecher unter den Passagieren einen Arzt. Es melden sich zwei, Bütler evaluiert mögliche Flughäfen für eine allfällige Zwischenlandung. «Die Leute werden immer älter und fliegen gleichzeitig immer mehr», sagt er, «wir brauchen deshalb Sauerstoff, Blutverdünner und einen Defibrillator an Bord.»

### **Hunde und Antiserum**

Zweieinhalb Stunden bis Shannon, Irland. «Über den Alpen erlitt eine Passagierin einmal einen Abort, medizinisch das schlimmste Ereignis an Bord, das ich erlebt habe», erinnert sich Bütler. Immer wieder war «special load» dabei, eine Leiche oder eine Urne, heute fliegen im Frachtraum zwei Hunde und eine Ladung Antiserum mit. Die kranke Passagierin ist stabil, in Zürich wird sie von einer Ambulanz erwartet. Um uns herum weiterhin nur Schwarz. «Wir sind wie losgelöst von der Zeit», philosophiert Bütler.

Langsam wird es hell am Horizont. Und jetzt sehen wir auch unter uns wieder Lichter: die Bretagne. «Europa – heimkommen», kommentiert Bütler. Unter uns jetzt Paris als goldenes Lichtermeer. «Habt ihr eigentlich einen Hund, ihr geht doch viel spazieren?», fragt der Copilot. «Wir können auch ohne Hund spazieren gehen», antwortet mit einem Schmunzeln der Captain. Dann die letzte Ansage: «Guten Morgen, meine Damen und Herren», und «Zürich leicht bewölkt, 14 Grad.»

### **Der letzte Applaus**

Der Controller aus Zürich meldet sich: «Roli one?» Als Hommage an Captain Roli Bütler und seine letzte Landung hat er Swiss 2609 in «Roli one» umgetauft, Bütler ist sichtlich gerührt, gleichzeitig aber wieder wie der Spitzensportler, der nach langem Warten noch einmal Vollgas geben muss. Wir kommen via Südanflug nach Hause, Bütlers liebste Landung.

Auch der Himmel erweist ihm seine Reverenz: Er taucht die Schweiz in die schönsten Morgenfarben und präsentiert sich in einer atemberaubenden Mischung aus grosser Dramatik und vollendeter Harmonie. Frick, Zug, Rapperswil – langgezogene Linkskurve. Unten der Zürichsee, vorne schon

die Lichter von Piste 34. 6.20 Uhr: «Roli one» setzt pünktlich und sanft auf. In der Kabine applaudieren die Passagiere. Der grosse Vogel rollt zum Gate. Bütler stellt zum letzten Mal die Motoren ab. Die Ambulanz wartet – und der Chef. «Es war vom Feinsten», sagt Bütler. Und wiederholt: «Ich gehe nicht gerne.»

### **Und jetzt?**

Und trotzdem freut er sich nach dieser letzten Landung auf den Start in den neuen Lebensabschnitt: Noch darf er ein Jahr lang als Instruktor im Simulator arbeiten, und noch darf er fliegen, allerdings nur noch als «Hobbypilot» mit der «Tante Ju», der JU-52, und als Fluglehrer mit kleinen Maschinen. Es ist ihm wichtig, einen Teil seiner Erfahrung weiterzugeben: «Tradition ist das Weitertragen des Feuers, nicht das Bewahren der Asche», sagt er. Judith freut sich auf die gemeinsame Zeit.

Ihre nächste Rotation führt die Bütlers nach Grindelwald. ●

*Copyright: Berner Zeitung (BZ)*

# Civilized Thinking

## I have control, you have control ...

Dass ich das noch erleben darf, so kurz vor der Pensionierung und/oder Freistellung im güldenen Herbst meines Berufslebens: die ganz grosse Herbstrevision, die in ihrer geschichtlichen Dimension nur vergleichbar ist mit der Herbstrevolution (auch schon 25 Jahre her) oder sogar mit der Kulturrevolution und ihrem grossen Sprung nach vorn. Sämtliche Traditionen werden infrage gestellt, bestehende Gefüge umgekrempelt; damals von MAO diktiert, heute vom OMA. Welch symbolträchtige Ehrerbietung an den Grossen Vorsitzenden, obwohl gegenüber dessen Rotem Buch unser eigenes Regelbüchlein nur ein kleines, armseliges PDF-File ist.

Aber so viele PDFs auf einmal! Neues OMA, neue Winter-Ops, neues Uniformreglement, neues OMC inklusive neuen Extracts, neues QRH, neues OMB, neues Godwit inklusive FAQ (oder faq Godwit! Darf man das schreiben, lieber Hausjurist?), neues CSPM, neuer LVO Guide, neue Ferienausführungsbestimmungen (my favourite), neue SOP und GOP, neues SOMBB, new Newsletters, neue Ops Flashes und dazu noch Instruktorbulletins von allen Seiten, nicht nur wie bisher vom Trainingsposthalter, sondern jetzt auch noch vom verbandsinternen Instruktionskomitee, welches sich in der Vergangenheit schon immer rührend um das Wohlergehen der unterdrückten Ausbilder gekümmert hat.

Zum Glück für den Pöstler kamen aber all die Dokumente nicht papiermässig ins Postfach, sondern virtuell auf die Festplatte, und wenn einer als analoger Tor wie ich noch mit Papyrus, Abreibebuchstaben und Alkoholmatrizen aufgewachsen ist, so kann er mit digitalen Readern einfach nicht recht umgehen, auch wenn er es noch wollte. Habe deshalb nächstens im OPC das ganze Opus magnum ausgedruckt, und es waren sehr viele Seiten, aber ich habe Papier gespart und «print on both sides» gewählt, musste dann aber doch ein paarmal die Trommel wechseln bis zum Morgenrauen. Weil – ich kann mir einfach nichts merken, was ich nicht selber angemalt habe, sprich Stabilo Boss. Und auf dem P4WPH hält die Farbe viel zu wenig lange.

Die wirklich neuen Procedures kommen bekanntlich im nächsten Jahr, wenn überhaupt, und erst sie beinhalten die wahre Bedrohung, nämlich die Unter- respektive Überwanderung des Kapitäns durch den eigenen Copiloten, welcher dann tatenlos im Galley herumlungern wird, derweil der CMD versucht, im Cockpit irgendwie den Flugplan in das FMS hineinzubekommen

und am bislang ihm völlig unbekanntem overhead Panel die für den Start allernotwendigsten Knöpfe zu finden. Doch noch ist es nicht soweit. Und die Suppe wird ja nie so heiss gegessen, wie sie über das Pedestal geleert wird.

Was nun sicher am meisten Training braucht, am Anfang für ein paar Lacher oder Startabbrüche sorgen wird, spätestens aber in kürzester Zeit, sagen wir mal in wenigen Jahrzehnten, zur selbstverständlichsten Gewohnheit geworden sein wird, sind die neuen Callouts. Bis anhin ist im Cockpit einfach zu wenig geredet worden. Nur alle paar Minuten oder gar Stunden so ein rotate!, approaching! oder your controls! reichten einfach nicht aus, um sich auf einem zwölfstündigen Nachtflug effizient wachzuhalten. Dieses Ziel wird nun mit den neuen, von führenden CRM-Experten empfohlenen Ausrufen viel besser erreicht: Permanente Vigilanz auch auf künftig vielleicht 24-stündigen Flügen, ganz ohne medikamentöse Beihilfe, sondern nur mittels unablässiger vokaler Stimulation. Gemäss anerkannter Aeroneurologen ist die Hirnkapazität eines Langstreckenpiloten im Dauerdämmerzustand (oder eines Kurzstrecklers nach dem 4-Leger) nämlich vergleichbar mit derjenigen eines Kleinkindes, das erst ein paar Gegenstände und ihre dazugehörigen Farben zu artikulieren imstande ist: Hund ... braun, Blume ... gelb, Sirup ... rot, Himmel ... blau. Diese Erkenntnis haben sich die Ingenieure bei Airbus zunutze gemacht und den Flight Mode Annunciator bunt eingefärbt, auf dass der Pilot unablässig die spontan wechselnden Farben auszurufen habe, quasi eine Art von verbalem Totmannpedal für richtig lange Duty periods. Den FMA laut vorzulesen ist nicht nur interessanter, als im Bulletin zu blättern, sondern generiert auch einen recht hohen Geräuschpegel im Cockpit, der die Piloten davon abhalten soll, auf ewigwährenden Nachtflügen in wohligen Schlummer zu versinken. Allerdings hatten damals die Cheffluglehrer der vormaligen Swissair (ehem. Schweiz. Fluggesellsch.) bei der Einführung die originalen Airbus-Wordings wegen ablenkender Geschwätzigkeit selbstgefällig aufs Minimum reduziert und in einem betont männlichen Ansatz (möglichst wenig reden) das sterile Cockpit erfunden. Nach langen Jahren der düsteren Sprachlosigkeit hat sich jetzt aber – enfin! – die französische Methode durchgesetzt, ein eher weiblicher Approach: Man kann über alles reden, sogar über den FMA, soll alles ausdiskutieren, nichts stehenlassen, keine verbalen Tabus. Für uns Ältere mag das ganze Geschwafel etwas gewöhnungsbedürftig sein. Aber immerhin ist es nicht in der Originalsprache! (Hierzu ein Ausschnitt aus einer auf einem Flohmarkt in Toulouse zufällig aufgestöberten Instruktions-VHS-Kassette (Avril 1967): «Réglage de poussée pour décollage en position flexible quatre-vingt-dix-sept ... bleu ... mode en

référence de vitesse ... jaune ... direction de piste - merde ... V1! ...Tirer!!!»).

Standardisierte Procedures sind nicht nur ungemein praktisch für uns vielsprachige Uhrschweizer, sondern ebenso für die künftig aus allen Gegenden des Globus herbeiströmen werdenden Direct Entries, deren Familiarisation (Swissnessisation) damit nicht mehr sehr lange dauern wird, höchstens eine halbe Stunde im Anschluss an den Skill Test, wobei die Fragen der Abschlussprüfung im Internet gehandelt werden und bereits hinlänglich bekannt sind: Can you spell «Swissness»? Can you translate «Swissness» into Schwytzertuetsch? Can you hide your german accent a little bit?

Nun kann man unsern Schriftgelehrten nicht vorwerfen, sie hätten sich didaktisch zu wenig Mühe gegeben, um uns die Datenlawine schonend näherzubringen; ganz im Gegenteil haben sie bei den Lernmitteln keine Mühe gescheut, haben Topics, Guides und Datenpackungen geschnürt und sogar Filmchen ins Internet gestellt, die man sich zu Gemüte führen könnte, obwohl es dort noch weitaus Interessanteres zu schauen gäbe, Thema Sport und so, und vom Hersteller selbst kommen spannende Bildchen, wo man farbige, rotierende Pfeile darauf sieht, und das heisst bei Airbus dann Loops and Flows, was auf frenglisch sicher putzig tönt.

Wir werden bestimmt die Grande Révision überleben, wie wir schon das Grounding überstanden haben, viele Vulkane und Orkane, den Rinderwahn, die Hühnergrippe sowie den besten aller Flughäfen; wir werden wohl trotz neuer Winter-Ops auch weitere Blizzards überstehen wie auch eventuell aus Norden aufziehende Heuschreckenplagen oder aggressive Kranichattacken.

Das Crew Reassignment heisst übrigens wieder Crew Control. Fehlt nur noch Frau Mosimann (was für die Vorderen auf der Senioritätsliste, so lange es die noch gibt). «Life is a Loop. May the Flow be with you», sprach Luke Floorwalker.

Also munter weiter so, mit der Revision 14: Heading ... green, Altitude ... blue, Landasap ... red.

Oder demnächst Revision 14+: Aussichten ... schwarz, Ärger ... blau, Köpfe ... rot. Hoffnung ... grün?

*pk2*

# Zur Stärkung der Volksrechte

**Am 3. Oktober lancierte ein Komitee unter der Leitung von Pro Flughafen die Volksinitiative «Pistenverlängerungen vors Volk!». Mit der Initiative soll erreicht werden, dass künftig das Volk bei einer möglichen Pistenveränderung in jedem Fall das letzte Wort hat.**

Text: Flughafen Zürich

Mit der Zustimmung zum Bau eines interkontinentalen Flughafens in Kloten legte die Stimmbevölkerung bereits 1946 den Grundstein für die Erfolgsgeschichte des Zürcher Flughafens. Mit positiven Voten an der Urne in den folgenden Jahren sorgte sie dafür, dass sich der Flughafen zu einem Wirtschaftsmotor der Region und schliesslich zu einem der grössten Arbeitsstandorte der Schweiz entwickelte. Wenngleich stets kritisch beobachtet, stärkte das Volk dem Flughafen so immer wieder der Rücken.

## **Nein im Kantonsrat bisher definitiv**

Bei der Privatisierung im Jahr 2000 sollte sich daran nichts ändern, und so sicherte der Kanton dem Stimmvolk mit dem Flughafengesetz auch weiterhin ein Mitbestimmungsrecht. Die Formulierung des Gesetzes hat jedoch zur Folge, dass das Volk nur bedingt mitbestimmen darf: Gemäss §19 des Flughafengesetzes erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG Weisung über das Stimmverhalten bei Gesuchen zu Betriebsreglementsänderungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung sowie bei Änderungen von Lage oder Länge der Pisten. Weisungen betreffend die Zustimmung zu Gesuchen über Pistenveränderungen genehmigt der Kantonsrat dabei in der Form eines referendumsfähigen Beschlusses. Der Kantonsrat kann somit die zustimmende Weisung des Regierungsrats genehmigen oder ablehnen. Falls der Kantonsrat die zustimmende Weisung genehmigt, kann dagegen das Referendum ergriffen werden, was zu einer kantonalen Volksabstimmung führt. Lehnt der Kantonsrat die Weisung hingegen ab, kann das Volk nicht über die Frage der Pistenveränderungen befinden.

## **Volk ist für massvolle Entwicklung**

In Anbetracht der aktuellen politischen Situation hat das zur Folge, dass sich der Kantonsrat damit ungehindert gegen den Willen der Bevölkerung

durchsetzen kann: Mit der für den Flughafen positiven Ablehnung der Behördeninitiative II im Jahr 2011 bestätigte die Bevölkerung ihre Ablehnung einer grundsätzlichen Blockierung der Entwicklung des Flughafens. Sie steht damit weiterhin für eine massvolle Entwicklung bei Beibehaltung entsprechender Mitsprache. Ungeachtet dessen verdeutlichte der Kantonsrat dennoch seine flughafenkritische Haltung und strich im vergangenen Frühjahr demonstrativ die im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) räumlich gesicherte Möglichkeit einer Pistenverlängerung aus dem kantonalen Richtplan.

### **Volk soll immer entscheiden können**

Die Möglichkeit einer Pistenverlängerung ist jedoch von grosser Bedeutung für den Flughafen Zürich und seinen Fortbestand in der Funktion als Drehkreuz. Wird der Staatsvertrag zum Flugverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz oder wird die derzeit gültige Durchführungsverordnung einseitig durch Deutschland weiter verschärft, sind kritische Kapazitätseinbußen zu drehkreuzrelevanten Zeiten die Folge. Die Umsetzung des Staatsvertrags würde daher Anpassungen des heutigen Pistensystems erfordern, die unter dem Begriff «Ertüchtigung Ostkonzept» zusammengefasst werden. Vorgesehen sind dabei die Verlängerung der Landepiste 28, um Landungen von Langstreckenflugzeugen auch bei ungünstigen Wetterbedingungen zu ermöglichen, die Umrollung der Piste 28, um Pistenkreuzungen zu reduzieren, sowie die Verlängerung der Startpiste 32, um kreuzungsfreie Starts auch für schwere Langstreckenflugzeuge zu ermöglichen. Während die Umrollung bereits angegangen werden kann, sind die Pistenverlängerungen vom Wohlwollen des Kantonsrats abhängig.

Die Initiative «Pistenverlängerungen vors Volk» möchte dafür sorgen, dass der Kantonsrat eine massvolle, nachfragegerechte Entwicklung unseres Flughafens nicht abschliessend verhindern kann. Es sei an dieser Stelle betont, dass dabei über kein konkretes Ausbauprojekt abgestimmt wird. Das Stimmvolk soll jedoch in diesen Flughafenfragen immer das letzte Wort haben und so die Möglichkeit beibehalten, unseren Flughafen und damit die ansässigen Firmen zu unterstützen.

Damit die Initiative zustande kommt, werden 6000 Unterschriften benötigt. Weitere Informationen und Initiativbögen sind unter [www.pisteninitiative.ch](http://www.pisteninitiative.ch) abrufbar. ●

# Lokomotivführer und ihre Herausforderungen

**Die Schweizer Lokomotivführer sind bei verschiedenen Firmen angestellt. Sie kämpfen für attraktive Arbeitsbedingungen. Billige ausländische Arbeitnehmer drängen aber in den Markt. Es gibt einige Parallelen zwischen der Welt auf Schienen und der Luftfahrt.**

## **Gastbeitrag des Verbands Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF)**

*Einleitung: Clemens Kopetz, Vizepräsident AEROPERS-SwissALPA*

Seit einigen Jahren pflegt AEROPERS-SwissALPA einen Austausch mit dem Verband Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF). Sieht man sich die Themen und Herausforderungen an, mit denen sich der VSLF beschäftigt, sind die Parallelen der beiden Verbände offensichtlich: Sicherheit der Operation, Ruhezeiten, Einsatzpläne, Lohndumping durch den Einsatz von ausländischem Lokpersonal ... Die Liste könnte beliebig fortgesetzt werden.

Beide Verbände profitieren von diesem Austausch, und es ist wünschenswert, dass dieser in Zukunft noch intensiviert wird. Mit vielen Herausforderungen stehen wir nicht alleine da, und zusammen erreicht man bekanntlich mehr als alleine. Das betrifft besonders das politische Lobbying in Bern.

Der folgende Artikel soll Euch einen Einblick in die Ausbildung und Arbeit der Lokomotivführer und die Arbeit des VSLF geben. Er wurde von Hubert Giger, dem Präsidenten des VSLF, verfasst.

*Text: Hubert Giger, Präsident VSLF*

In der Schweiz arbeiten zirka 5000 Lokomotivführer. Wie viele es genau sind, lässt sich nicht feststellen, da der Beruf Lokomotivführer nicht exakt definiert ist. Ob ein/e Triebfahrzeugführer/in auf der Rigibahn, der Waldenburgerbahn (WB) oder auf den Tramlinien der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) und der Verkehrsbetriebe Zürich (ZVV) als Lokomotivführer/in gilt, bleibt offen.

Die SBB AG beschäftigt beim Personenverkehr rund 2400 Lokführer, SBB Cargo und Cargo International 720, die BLS AG 650, die SBB-Tochterfirmen



Thurbo, TILO, Zentralbahn (zb) 700 und die Südostbahn (SOB) 120. Des Weiteren gibt es Cargo-Eisenbahnunternehmungen, die infolge der Liberalisierung der Eisenbahnen entstanden sind, so zum Beispiel Crossrail mit zirka 50 Lokführern. Dazu kommen diverse schmalspurige Bahnen, die zum Teil als Vollbahnen zu bezeichnen sind, wie die Rhätische Bahn (RhB), die Montreux-Oberland-Bahn (MOB), die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) usw. Weitere Bahnen haben zum Teil eher den Charakter von Überlandbahnen oder «Bähnchen».

## Diverse Kategorien

Die Verordnung des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (VTE) regelt die Zulassung von Personen zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen und die Ernennung der Prüfungsexperten und Prüfungsexpertinnen (PEX).

Die Triebfahrzeugführer sind in Kategorien unterteilt:

- Kategorie A40: Rangierbewegungen in Bahnhöfen und einfachen Rangierbewegungen auf gesperrten Streckengleisen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h.
- Kategorie A: zum Ausführen von Rangierbewegungen in Bahnhöfen und auf Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.
- Kategorie B60: zum Ausführen aller Rangierbewegungen und zum Führen von Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf den Bahnen mit einfachen Betriebsverhältnissen.
- Kategorie B80: zum Ausführen aller Rangierbewegungen und zum Führen von Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.
- Kategorie B100: zum Ausführen aller Rangierbewegungen und zum Führen von Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.
- Kategorie B: zum Ausführen aller Rangierbewegungen und zum Führen aller Züge.

Bei den Normalspurbahnen sind hauptsächlich Lokführer der Kategorien A40 im Rangierdienst innerhalb der Bahnhöfe sowie B100 für das Führen von Bauzügen bei SBB Infrastruktur und innerhalb der regionalen Teams von SBB Cargo tätig. Den mit Abstand grössten Anteil stellen die «Strecken»-Lokführer der Kategorie B.

## Ausbildung

Zulassungsbedingung für die Ausbildung zum Lokomotivführer der Kategorie B ist nach VTE ein Mindestalter von 19 Jahren, eine mindestens drei-

jährige anerkannte Berufslehre oder die Matura. Für die tieferen Kategorien gelten – in Bezug auf die psychologischen und beruflichen Anforderungen – abgestufte Bedingungen.

Selbstverständlich sind neben den psychologischen auch medizinische Voraussetzungen zu erfüllen. Die Bahnen wählen ihr Personal in eigener Verantwortung aus und stellen je nach Unternehmung zusätzliche Anforderungen (z.B. Sprachen, technische Kenntnisse).

Die Ausbildung zum Lokomotivführer der Kategorie B dauert je nach Eisenbahnunternehmung sowie der Anzahl Stecken und der zu bedienenden Fahrzeuge rund ein halbes bis eineinhalb Jahre. Sie beinhaltet verschiedene Module, in der Regel beginnend mit den Fahrdienstvorschriften (FDV) und den dazugehörigen Betriebsvorschriften (BV). Je nach Bahnunternehmung wird die theoretische Schulung bereits in der Anfangsphase mit Praxisausbildung ergänzt. Die zu bedienenden Triebfahrzeuge werden in Theorie und Praxis geschult. Als Zwischenschritt während der Ausbildung wird bei den meisten Bahnen eine Fähigkeitsprüfung des Bundesamts für Verkehr (BAV) in einer tieferen Kategorie abgelegt (z.B. A40 oder B80). Es folgen Begleitfahrten im Führerstand und zum Teil selbstständige Einsätze im Rangierdienst auf Bahnhöfen. Bei der Streckeneinschulung begleitet der Lokführer-Anwärter den diensthabenden Lokführer und lernt die Strecken und das Fahren kennen. Im Verlauf dieser Fahrten führt der Lokführer-Anwärter die Fahrzeuge unter Aufsicht selber. Diese Einschulung geschieht bereits ab der ersten Fahrt mit regulär verkehrenden Zügen.

Bei den meisten Bahnen folgen noch Schulungen in der Störungsbehebung von Triebfahrzeugen, Evakuierung von Zügen und weiteren ausserordentlichen Situationen. Die Lokführer-Anwärter legen die Prüfung im theoretischen Teil in schriftlicher und mündlicher Form ab sowie nach deren Bestehen die praktische Prüfung in Form einer eintägigen Probefahrt mit einem Prüfungsexperten.

Der Lohn während der Ausbildung beträgt bei der SBB rund 45 000 Franken. Dies beinhaltet allerdings eine mehrjährige Anstellungsverpflichtung bei der Eisenbahnunternehmung nach dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung.

## **Tätigkeit**

Der Lokomotivführer arbeitet alleine und selbstverantwortlich. Sporadisch ist ihm ein Lokomotivführer-Anwärter zur Beaufsichtigung und zur Instruktion anvertraut. Er ist in technischen Belangen der Chef auf dem Zug und an

Unfallstellen. Der Kontakt zu anderen Berufskategorien ist sehr beschränkt, und der Kundenkontakt ist marginal. Für die Tätigkeit als Lokführer muss man gerne alleine sein.

Aufgaben des Lokomotivführers nach Stellenbeschrieb bei SBB Personenverkehr:

- Hauptaufgabe 1: Züge vorbereiten (technische Kontrolle der Züge, Bremsproben, Fahrbereitschaft erstellen)
- Hauptaufgabe 2: Züge führen
- Hauptaufgabe 3: Nachbereitung (Kontrolle der Züge)
- Hauptaufgabe 4: Administrative Aufgaben (Meldungen).

### **Kompetenzen und Verantwortung**

- Führen von Zügen im Regionalverkehr (RV) und Fernverkehr (FV) in der Schweiz im Normalbetrieb und bei Ereignissen.
- Besitzt dauerhaft ein gutes und breites Wissen von Fahrdienstvorschriften, Fahrzeug-Reglementen, Gesetzen (Arbeitszeit-Reglement und Verordnung AZG AZGV, VTE).
- Sorgt für das Wohlergehen der Kunden im Regionalverkehr und teilweise Fernverkehr.
- Handelt im Rahmen der eigenen Befugnisse und Verantwortung selbständig und setzt die richtigen Prioritäten.
- Ansprechpartner in allen Belangen für den durch ihn zu führenden Zug (inklusive Störfall).
- Melden von ausserordentlichen Situationen oder vorgefundenen Zuständen der Infrastruktur der SBB.

### **Arbeitsbedingungen**

Zur Vorbereitung des Dienstes sind täglich acht Minuten eingeplant. Dies beinhaltet das Studium der sich laufend ändernden Vorschriften betreffend Strecken, Fahrdienst und Fahrzeuge. Die Flut an wichtigen und weniger wichtigen Informationen ist gross und ein ungelöstes Problem.

Nebst dem Durchführen der diversen Inbetriebnahmekontrollen von Fahrzeugen vor deren Betriebseinsatz sind die verschiedenen Sicherheitseinrichtungen einmal täglich zu prüfen sowie vor jeder Fahrt die notwendigen Bremsproben vorzunehmen und die Zugdaten bei verschiedenen Geräten einzugeben. Die Fahrordnung mit dem Fahrplan des zu führenden Zuges sowie mit den zulässigen Geschwindigkeiten der zu befahrenden Strecken

sind in einem persönlichen Laptop oder Tablet enthalten und vor der Fahrt aufzurufen.

Während der Fahrt sind die Beachtung der Signale und das Einhalten der diversen Geschwindigkeiten prioritär. Sobald sich das Fahrzeug bewegt, ist das Totmannpedal mit den Füßen dauernd zu drücken (Pressdruck zirka 3 kg), ansonsten erfolgt eine Schnellbremsung. Da der Lokführer im Gegensatz zum Cockpit-Personal bei der Luftfahrt in der Regel alleine unterwegs ist, ist diese Sicherheitseinrichtung notwendig, um seine Dienstfähigkeit zu überwachen.

## **Arbeitspläne**

Es sind mindestens 115 arbeitsfreie Tage über das Jahr bekannt.

Nach Arbeitszeitgesetz (AZG) sind mindestens 20 Arbeitsfrei-Tage an einem Sonntag zu beziehen. In der Regel gewähren alle Bahnen fünf bis sieben Wochen Ferien, die in ein Punktesystem eingegeben werden können, damit die Möglichkeit des ausgeglichenen Bezugs über die Jahre gewährleistet wird.

Die Arbeitsschichten werden in der Regel am 20. des Vormonats bekannt gegeben. Einzelne Tage können, teilweise mit Rücksprache beim Personal, abgeändert werden.

Die Dienstschichten sind in der Regel zwischen sechs und zehn Stunden lang, wobei die effektive Fahrzeit maximal zehn Stunden betragen darf. Pausen dauern mindestens 30 Minuten und sind teilweise bezahlte Zeit. Es können bei kurzen Diensten auch Kurzpausen von 20 Minuten zugeteilt werden.

Zwischen den Diensten sind Ruheschichten einzuteilen, die im Schnitt zwölf Stunden betragen. In Ausnahmefällen können sie auf neun Stunden reduziert werden.

Im Personenverkehr beginnt ein grosser Teil der Dienste im Frühdienst ab zirka 4 Uhr morgens, oder die Dienste enden im Spätdienst nach Mitternacht. Systembedingt wird in der Regel an jedem Tag ein anderer Dienst und somit ein anderer Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss zugeteilt. Im Cargo-Transitverkehr und infolge der Nacht-S-Bahnen sind auch reine Nachtdiensteinteilungen Alltag.

Wünsche nach Verschiebung der Dienstzeiten oder Freitage können eingegeben werden und werden je nach Personalsituation und Flexibilität der Einteiler genehmigt.

## **Lohn**

Der Anfangslohn nach der Ausbildung beträgt je nach Bahnunternehmung mindestens zirka 63 000 Franken pro Jahr, der individuelle Einstiegslohn ist

Verhandlungssache. Gerade bei den Anfangslöhnen hat sich die Arbeit des Verbands Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) bemerkbar gemacht. So konnten wir die Anstellungslöhne besonders der neuen Lokführer mit über 30 Jahren deutlich erhöhen.

Ein Lohnaufstieg wird in der Regel nicht garantiert, der Aufstieg ist abhängig von den Lohnverhandlungen und dem Einstieg in die Lohnsysteme. Der Maximallohn liegt je nach Bahn bei zirka 104 000 Franken pro Jahr. Zusätzlich werden Zulagen für Sonntags- und Nachtdienste sowie eine Tagespauschale ausgerichtet. Diese können bis zu 800 Franken pro Monat betragen.

## **Der VSLF**

Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter ist 1876 als einer der ersten Berufsverbände in der Schweiz gegründet worden. Nach dessen Auflösung und der Fusion mit dem Schweizerischen Eisenbahnverband (SEV) im Jahr 1933 erfolgte 1957 die Wiedergründung des VSLF als unabhängiger, politisch und konfessionell neutraler Berufsverband des Lokomotivpersonals.

Heute zählt der VSLF rund 1700 aktive Mitglieder und ist Sozialpartner diverser Eisenbahnunternehmungen (siehe Kasten).

Die Vorstandsmitglieder und der Präsident sind nach Statuten aktive Lokomotivführer, das heisst, der VSLF ist im Milizsystem aufgebaut. Der Vorteil liegt darin, dass alle Funktionäre des VSLF an der Basis arbeiten, über fundiertes und aktuelles betriebliches Wissen verfügen und einen engen Kontakt zu den Kolleginnen und Kollegen pflegen können. Nicht zuletzt haben die Verhandlungsergebnisse Einfluss auf die Arbeitsbedingungen der Funktionäre.

## **Herausforderungen**

Nachdem die SBB 1999 in eine spezialgesetzliche (öffentlich-rechtliche) Aktiengesellschaft umgewandelt worden waren, wurde auch das Lokpersonal in die Divisionen Güterverkehr und Personenverkehr aufgeteilt. Diese Aufteilung und die folglich monotonere Arbeit konnten nicht verhindert werden. Die Bestrebungen, die Lokführer im Personenverkehr auf Fern- und Regionalverkehr/S-Bahnen aufzuteilen, konnte der VSLF hingegen abblocken, und sie sind aktuell kein Thema mehr. Einziger Wermutstropfen sind die neu entstandenen SBB-Tochterfirmen wie z. B. Thurbo AG, die einzig Regionalverkehr betreiben. Die BLS setzt ihr Lokpersonal immer noch gemischt im Reisezug- und Gütertransitverkehr ein.

Grundsätzlich lehnt der VSLF eine Aufteilung der Einsatzbereiche ab, da sie die Monotonie fördert, somit die Attraktivität des Berufs mindert und für die Bahnen Mehrkosten und unflexiblere Arbeitszuteilungen generiert.

Infolge der zunehmenden Interoperabilität der Eisenbahnen in Europa ist es möglich, insbesondere Güterzüge von Deutschland nach Italien mit ein und demselben Lokführer zu führen. Durch den Einsatz von ausländischem Lokpersonal mit tieferen Löhnen in der oder durch die Schweiz nimmt der Druck auf die Personalkosten zu. Aktuell werden italienische Kollegen im Wallis zu Löhnen deutlich unter dem Schweizer Niveau angestellt. Hier ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) gefordert, die im Eisenbahngesetz vorgesehene Branchenüblichkeit der Lokführerlöhne in der Schweiz zu definieren.

Die zu erwartenden Auswirkungen der NEAT, einer Flachbahn, die es erlaubt, die Schweiz mit einem einzigen Triebfahrzeug zu durchqueren, sind noch nicht absehbar.

## Zukunft

Wegen der zunehmenden Arbeitsbelastung durch immer höhere Geschwindigkeiten, der Zunahme an zu beachtenden Signalen sowie kürzeren Fahrzeiten wie auch wegen der geforderten Flexibilität im unregelmässigen Dienst ist beim Lokpersonal eine klare Tendenz hin zur Teilzeitbeschäftigung erkennbar. Dank des anhaltenden Erfolgs der Eisenbahn im Personen- wie auch im Güterverkehr ist der Bedarf an neuen Kollegen gross, was den Wettbewerb zusehends belebt.

Der Beruf des Lokomotivführers hat in den letzten Jahrzehnten grosse Änderungen erfahren, und ein Ende ist nicht absehbar. Doch letztlich führt der Lokführer seinen Zug noch immer selber auf den Schienen, wie dies seit über 150 Jahren der Fall ist. ●

# Den dritten Lebensabschnitt geniessen

**Haben Sie sich schon mal Gedanken über die Zeit nach der Pensionierung gemacht? Wissen Sie, wie Ausgaben und Einnahmen dann aussehen werden? Haben Sie vor- und damit ausgedacht? All diese Fragen lassen sich mit einer Finanzplanung beantworten. Denn Finanzplanung ist Zukunftsplanung.**

*Text: Ursula Scherer-Wolf, Vorsorgeberaterin Swiss Life*

Die zwei wichtigsten Dinge für eine Finanzplanung gleich vorneweg: Es gibt kein Patentrezept, jede Finanzplanung ist individuell. Und: Dreh- und Angelpunkt für die Finanzplanung sind die Ausgaben – denn die werden nach der Pensionierung nicht kleiner, schliesslich hat man merklich mehr Zeit, um Geld auszugeben.

Eine Finanzplanung ist eine umfassende Angelegenheit: Gemeinsam mit Ihnen analysieren wir Ihre Lebenssituation mit Ihren Plänen und Zielen. Dabei berücksichtigen wir alle Aspekte und alle gegenseitigen Abhängigkeiten. Als Resultat erhalten Sie eine individuelle, massgeschneiderte Analyse mit konkreten Lösungsvorschlägen – nämlich Ihr Budget sowie die Vermögensentwicklung für die Zeit vor und nach der Pensionierung. Die folgenden Themen sind bei der Finanzplanung wichtig.

## **PK-Kapital oder PK-Rente**

Gemeinsam mit Ihnen planen wir Ihren dritten Lebensabschnitt – ganz nach Ihren individuellen Wünschen und Zielen. Eine der zentralen Fragen, die wir dabei gemeinsam beantworten, ist diese: Was ist bei der Pensionskasse sinnvoller für Sie: Rentenzahlungen oder ein Kapitalbezug? Von der Antwort auf diese Frage hängt einiges ab, denken Sie nur daran: Wer sich für die Rente entscheidet, kann bis an sein Lebensende auf eine sichere Rente zählen und entsprechend planen. Im Gegenzug haben Sie dann aber keine Flexibilität. Das ist beim Kapitalbezug genau anders: Sie entscheiden selbst, wie und wo Sie das Geld anlegen. Allerdings gibt es keine Sicherheit, dass das Geld dann auch ein Leben lang reicht. Sie sehen: es lohnt sich sehr, sich intensiv Gedanken darüber zu machen.

## **Das Budget**

Ziel ist, dass Sie Ihren gewohnten Lebensstandard auch im dritten Lebensabschnitt weiterführen können. Dafür untersuchen wir, wie sich – auch nach

der Pensionierung – Einnahmen und Ausgaben die Waage halten können, und zeigen konkrete Wege dafür auf.

## **Das Vermögen**

Für eine finanziell sorgenfreie Zukunft ist ein planmässiger Vermögensaufbau unerlässlich. Schliesslich können Sie nicht Ihr ganzes Geld langfristig anlegen, auch für kurzfristige Investitionen müssen Sie flüssige Mittel zur Verfügung haben. Mit unserem Konzept können Sie Ihre geplanten Ausgaben sicher finanzieren. Ausserdem zeigen wir Ihnen Ihr Spar- und Optimierungspotenzial bei den Steuern auf.

## **Ihr Wohneigentum**

Vielleicht besitzen Sie schon Wohneigentum, oder Sie wollen sich noch eine Wohnung oder ein Haus kaufen. So oder so: wir berechnen, welche Verschuldung für Sie vor und nach der Pensionierung tragbar ist. Ausserdem prüfen wir, wie die optimale Höhe Ihrer Hypothek aussieht und ob – und in welchem Umfang – sich eine Amortisation lohnt.

## **Vorsorge und Nachlass**

Wissen Sie, ob Ihr Partner bei Ihrem Ableben ausreichend abgesichert ist? Neben solchen Überlegungen gehören auch Gedanken zu Schenkungen und Erbschaften in eine umfassende Finanzplanung. Wir besprechen gemeinsam Ihre Möglichkeiten.

## **Ein massgeschneiderter Etappenplan**

Das Kernstück unserer Finanzplanung ist der massgeschneiderte Etappenplan: eine übersichtliche Darstellung Ihres persönlichen Finanzmanagements für die Jahre vor und nach der Pensionierung. Wir listen detailliert alle Einnahmen und Ausgaben auf und sagen Ihnen, wann Sie welche Schritte in die Wege leiten müssen: zum Beispiel Investitionen in Spareinlagen, Einkäufe in die Pensionskasse, Anmeldung für die AHV-Rente, steueroptimierter Bezug Ihres 3a-Kapitals, Teilamortisation der Hypotheken, Umschichtung Ihrer Anlagen im Alter etc. Oder kurz gesagt: Sie wissen jederzeit, was Sie tun müssen, um Ihren dritten Lebensabschnitt finanziell sorgenfrei geniessen zu können.

## **«Wir fügen die einzelnen Puzzleteile zu einem Gesamtbild zusammen»**

Finanzplanung ist auch Zukunftsplanung. Warum dies so ist und auf was Sie achten müssen, erkläre ich Ihnen anhand von häufig gestellten Fragen.



## Warum ist Finanzplanung auch Zukunftsplanung?

Wer weiss, wie seine Finanzen heute und in Zukunft aussehen, ist freier in seiner Lebensgestaltung. Eine Finanzplanung gibt Sicherheit. Weil das Leben sich aber nicht immer an die Planung hält, stellen wir sicher, dass unsere Finanzplanung mit dem Leben unserer Kunden Schritt hält.

## Was ist denn das Wichtigste überhaupt bei der Finanzplanung?

Dass man bei der Vielzahl der Themen die einzelnen Themen nicht isoliert anschaut. Die Themen sind ineinander verwoben und haben starke Abhängigkeiten. Dafür muss man natürlich seinen Kunden genau kennen. Deswegen legen wir gemeinsam mit dem Kunden die für ihn wichtigen Themen individuell fest.

## Haben Sie ein Beispiel?

Ja klar: Wer das Altersguthaben aus der Pensionskasse als Kapital anstatt als Rente bezieht, verfügt nun zwar über ein grösseres Vermögen, gleichzeitig erhält er aber nur noch die AHV-Rente regelmässig. Im Gegenzug bezahlt er dafür aber auch weniger Steuern. Sie sehen: die Entscheidung Kapital oder Rente zieht also eine ganze Reihe an Folgefragen nach sich.

## Warum brauche ich dabei Hilfe, ich kann doch auch selbst eine Finanzplanung aufstellen?

Ja, natürlich. Nur: bei unserer Finanzplanung können unserer Kunden absolut sicher sein, dass nichts vergessen geht. Wir fügen die einzelnen Puzzleteile zu einem Gesamtbild zusammen, und dank unseres massgeschneidereten Etappenplans wissen unsere Kunden genau, wann was zu tun ist, damit sie die Ziele erreichen. ●



**Ursula Scherer-Wolf**

Swiss Life-Vorsorgeberaterin für Privat- und Firmenkunden

Generalagentur Aarau

062 838 28 95 oder 079 370 42 06

[ursula.scherer-wolf@swisslife.ch](mailto:ursula.scherer-wolf@swisslife.ch)

Ende Artikel

# Formationsflug aus 50 Perspektiven

**Weit über 100 000 Mal wurde der Film «AIR14 – The pilot's view» bereits angeschaut. Was an Vorbereitung nötig war, wie und womit der Film gedreht wurde, erklären Sales Wick, fliegender Kameramann und Produzent, sowie Jürg Hartmann, CFI und Pilot an Bord der A330.**

*Interview: Jürg Ledermann*

**«Rundschau»:** Wann kam ein erster Gedanke darüber, einen solchen Film zu produzieren?

**Sales Wick:** Im Mai 2014 erfuhr ich das erste Mal vom bevorstehenden Event. Es war nicht meine Idee, sondern ging es vielmehr darum, ob ich diese einmaligen Flüge dokumentieren könnte. Es ging noch nicht darum, einen solchen Film zu produzieren.

**Sind die Swiss und Patrouille Suisse auf Dich zugekommen, oder geschah es auf Deine Initiative?**

Die Initiative dazu kam vonseiten der Swiss. Genauer gesagt von Jürg Hartmann, dem verantwortlichen Piloten. Er hatte die Idee, die beiden Flüge zu dokumentieren. Bis es allerdings von diesem ersten Gespräch zum Film «AIR14 – The pilot's view» gekommen ist, war es noch ein langer Weg mit zahlreichen Treffen und Besprechungen.

**Mit Milan Rohrer (Fotograf), Mehdi Guenin (Mediensprecher Swiss), Yannick Barthe (Filmemacher) und Dir war ein starkes Team zusammen. Wie kamen der Kontakt und die Zusammenarbeit zustande?**

Ursprünglich war die Anfrage darauf gerichtet, die beiden Flüge zu begleiten und die Aufnahmen zu erstellen. Während der Vorbereitungsphase wurde klar, dass ich den Film auch produzieren würde. Entsprechend habe ich mein Team zusammengestellt: Milan kenne ich bereits seit langer Zeit und konnte mit ihm bereits bei mehreren Projekten zusammenarbeiten. So war für mich rasch klar, dass ich ihn gerne bei diesem Projekt dabeihaben wollte. Yannick realisiert seit einiger Zeit eindruckliche Aviatik-Videos und produziert sämtliche Videos für Patrouille Suisse (PS). Er war einer meiner Kontaktpersonen seitens PS und war für die Slow-Motion-Aufnahmen zuständig. Mehdi und Reto Hoffmann von Internal Communications waren mein Ansprechpartner bei der Swiss. Mit den beiden habe ich meine Ideen und Visionen bespro-

chen. Nach kleinen Anpassungen entsprechend ihrer Vorgaben entstanden das Konzept und später das Drehbuch.

### **Gab es eine Rollenverteilung? Wer war für welche Belange zuständig?**

Grundsätzlich war ich bei der Videoproduktion eigenständig und relativ frei. Meine Ideen habe ich jeweils den involvierten Stellen der Flight OPS und Communications präsentiert, und so entstand aus der ursprünglichen Vision ein Feinkonzept und später das Drehbuch. Mehdi und Reto standen mir mit Rat und Tat zur Seite. Sie unterstützten das Projekt vor allem, wenn es darum ging, mit Dritten etwas abzusprechen und zu koordinieren.

### **Was war die Idee für das Drehbuch?**

Ich hatte rasch die Idee, dass ich die Geschichte aus der Sicht der Piloten des Airbus erzählen wollte. Dabei wollte ich nicht zu viele Szenen aus der Zuschauerperspektive zeigen, da diese zumindest allen im Publikum und spätestens auch von den vielen Fotos und Videosequenzen bekannt waren. So entstand aus der Idee, dem Zuschauer einen Einblick in die Pilotenperspektive zu geben, ein Drehbuch. Da es am Ende ein kurzer Dokumentarfilm werden sollte, konnte ich es nicht sehr detailliert verfassen. Schliesslich entstanden viele Aufnahmen aus dem Augenblick heraus, und mein Ziel war es, diesen mit dem Fokus der Piloten einzufangen. So konzentrierte ich mich in der Vorbereitung besonders darauf, die speziellen Momente bei uns im Cockpit in das Drehbuch einzubauen. Meine Ideen für die Perspektiven konnte ich anlässlich des Sphair-Spezialevents anlässlich eines A330-Landetrainings in Châteauroux ausprobieren und anschliessend verfeinern.

### **Woran musstet Ihr bei der Vorbereitung denken, welche Einschränkungen berücksichtigen?**

Im Mittelpunkt des Formationsfluges stand die Flugsicherheit. Diese Überlegungen betrafen natürlich primär die eigentliche Flugoperation. Natürlich durfte das Filmen an Bord während dieser sehr intensiven Phase die Piloten in keiner Art und Weise beeinflussen oder gar ablenken. So habe ich besonders darauf geachtet, dass die Kameras nicht im Blickfeld der Piloten waren und diese sehr gut gesichert waren.

Aber auch aus technischer Sicht gab es einige Einschränkungen und Hürden. So musste ich mir etwas einfallen lassen, wie 14 Kameras gleichzeitig von einer Person bedient werden sollten. Dies konnte ich anlässlich des Spe-

zial-Events bereits ausprobieren und auch die Limiten der gewählten Aufnahmetechnik erkennen.

### Wie viele Drehtage waren geplant?

Ursprünglich waren nur die beiden Flugtage in Payerne zum Drehen geplant. Je konkreter die Ideen und später das Drehbuch wurden, desto mehr Drehaufwand ergab sich.

### Was wurde geplant, damit Du an den beiden Samstagen, an denen die A330 das Display flog, an Bord sein konntest?

Ich wurde als Observer auf diesen Flug geplant.

### Wer war alles an Bord der A330, um zu filmen?

Die Videoaufnahmen an Bord der A330 am ersten Wochenende wurden durch mich alleine gemacht. Am zweiten Wochenende unterstützte mich Mehdi Guenin. Da die meisten der Kameras fix installiert waren, konnte ich diese alleine bedienen. Allerdings stellte sich dies, wie zu erwarten, als intensive Herausforderung dar. Es galt einige technische und logistische Hürden zu überwinden.

### Wie ist der Kontakt zur PS zustande gekommen? Wer war Dein Kontaktmann?

Die Piloten standen untereinander in intensivem Kontakt. So konnte ich meine Ideen und Wünsche bereits während der Vorbereitungsphase einbringen. Seit einiger Zeit wird die PS von Yannick Barthe begleitet. Mit ihm war ein überaus erfahrener Filmemacher am Werk. Ich konnte mit ihm meine Ideen besonders in Bezug auf die Perspektiven aus den «Tigern» absprechen. Gleichzeitig war ein direkter Kontakt zu den Piloten ebenso möglich, und so konnten kleine Anpassungen auf direktem und unbürokratischem Weg eingebracht werden.

### Aus den Tigern der PS wurde ebenfalls gefilmt. Wie sind diese Aufnahmen aus den Tiger-Einsitzern entstanden? Die Piloten hatten ja keine Hände frei, um zu filmen.

Richtig, und wenn der Tiger der Patrouille Suisse ein Zweisitzer wäre, dann wäre das Gerangel wohl gross gewesen, wer denn die Aufnahmen hätte machen dürfen. Wie in den eindrücklichen Videos von Yannick Barthe zu sehen, dokumentiert die PS schon seit einiger Zeit ihre Vorführungen mittels fix installierter Kameras. Genauso entstanden auch die Aufnahmen an der

AIR14. Insgesamt waren fünf Kameras in den Flugzeugen der PS im Einsatz. Diese wurden von den Piloten während der Vorbereitungsphase eingeschaltet und zeichneten den ganzen Flug auf. Gerade dank den Point-of-View-Kameras (POV) ergibt sich für den Zuschauer eine Perspektive, die jener der Piloten sehr nahe kommt.

### Wie viele Tiger wurden mit Kameras bestückt? Wo überall?

Insgesamt waren fünf Kameras in vier Tigern installiert.

### Sind die Aufnahmen alle an demselben Tag entstanden?

Mehrheitlich entstanden die Aufnahmen im Film am zweiten Wochenende der AIR14. Aus logistischen Gründen mussten allerdings einige Szenen der Bodenoperation während der Vorbereitungsphase sowie die Lande- und Startsequenzen an den Tagen vor und nach den Flügen gedreht werden.

### Wie viele Drehtage wurden benötigt?

Neben den zwei Flugtagen an der AIR14 haben wir an fünf weiteren Tagen Szenen für den Film gedreht. Zusätzlich war ein weiterer Drehtag für den Trailer nötig. Also einiges mehr, als ich ursprünglich geplant habe.

### Was konntet Ihr am Samstag drehen? Welche Teile mussten vorher oder nachher gefilmt werden?

Während des Flugs konnten wir sämtliche Szenen im Flugzeug selber drehen, ebenso die Sequenzen mit der Crew beim Briefing und dem Pre-flight Check. Vorab sind die Zeitrafferaufnahmen, die Stimmungsbilder, die Bodenabfertigungsszenen und die Sequenzen der Starts und Landungen entstanden.

### Wie viele Stunden Film (welche Datenmenge) habt Ihr aufgenommen?

Über alles gesehen kamen annähernd zwei Terabyte (TB) an Aufnahmen zusammen.

### Mit welchen Kameras habt Ihr gefilmt?

Für die Point-of-View-Perspektiven haben wir die neusten Modelle der Action-Kameras der Firma GoPro verwendet. Diese lassen sich dank ihrer Grösse unglaublich vielseitig einsetzen. Für die restlichen Szenen kamen DSLR-Kameras zum Einsatz. Einzig für die Slow-motion-Sequenz haben wir die Sony FS-700 verwendet.

### Wie viele Kameras waren im Einsatz?

Im Ganzen haben wir 20 Kameras eingesetzt. Dabei habe ich die Kameras in den Flugzeugen zwischen den beiden Wochenenden so variiert, dass uns anschliessend gut fünfzig Perspektiven zur Auswahl standen. So war es auch nicht verwunderlich, dass es nicht gerade einfach war, jeweils die passende Sequenz auszuwählen.

### Woher stammt das ganze technische Material?

Ein Teil der Kameras gehört dem Produktionsteam privat, der Rest wurde uns freundlicherweise von Freunden und Kollegen zur Verfügung gestellt.

### Wie lange habt Ihr gebraucht, um die Flugzeuge zu präparieren? Wie lange durfte es höchstens gehen (A330, PS-Tiger)?

Ich hatte gut eine Stunde Zeit, die Kameras auf dem Flugzeug zu installieren, bevor die Crew eintraf und mit ihren Vorbereitungen begann. Die Kameras in den Tigern wurden durch das Team der PS und Yannick Barthe selber installiert.

### Woher stammen die Tonspuren (ATC, PS)?

Diese wurden direkt an Bord des Airbus aufgenommen.

### Welche Probleme sind aufgetreten? Wie konntet Ihr sie lösen?

Glücklicherweise kam es zu keinen grösseren Pannen. Dank der zwei Flugtage konnte ich kleinere Anpassungen und Umstellungen beim zweiten Flug umsetzen.

### Wie wurden die Swiss-Piloten für diesen Flug ausgewählt?

**Jürg Hartmann:** Als Chief Flight Instructor (CFI) wurde ich vom Chefpiloten (OC) über den Flottenchef A330/A340 angefragt, ob ich das Projekt «Display AIR14» übernehmen würde. Anschliessend hatte ich die Freiheit, Vorschläge für die Zusammensetzung der Besatzung zu machen. Dabei kamen Aspekte wie Erfahrung in den Bereichen A330, Militäraviatik, Verbandsflug, Gebietskenntnisse und auch ESQ (Either Seat Qualification) zum Tragen. Natürlich musste auch die zwischenmenschliche Komponente stimmen. Damit war für mich rasch klar, dass mich This Bosshard, ein aviatischer Wegbegleiter über 30 Jahre hinweg und langjähriger Freund, in dieser Aufgabe unterstützen sollte. Er erfüllte sämtliche Bedingungen, und zusammen haben wir uns dann auf First Officer Marco Graf (Gräfe) als dritten Piloten geeinigt. Er konnte uns als erfahrenerer A330/340-F/O-Pilot und ehemaliges PS-Mitglied

in einigen Bereichen sehr gut ergänzen und unterstützen. Dieser Vorschlag wurde anschliessend von OCA und OC bewilligt.

### Wer bestimmte den Ablauf des geflogenen Programms?

Die Abmachung zwischen der Swiss und dem Militär war, dass zum Jubiläum der Patrouille Suisse (50 Jahre) und der Luftwaffe (100 Jahre) anlässlich der AIR14 exklusiv ein gemeinsames Display mit der A330 der Swiss und der PS geflogen werden sollte – und zwar unmittelbar vor der eigentlichen Vorführung der PS während der «Prime Time» der AIR14. Grundsätzlich ging es darum, nach den zeitlichen und gesetzlichen Vorgaben ein interessantes Display zu erstellen, das mit einer A330 in Formation mit der PS fliegbar ist. Der zeitliche Rahmen für das gemeinsame Display war mit maximal elf Minuten gegeben. Wir mussten uns vor allem nach der verfügbaren Treibstoffmenge der Tiger F-5 der PS richten. Marco, This und ich haben viele Ideen von Manövern und Formationen zusammengetragen und sie mit dem Patrouille-Suisse-Leader Simon Billeter und Nils Hämmerli, dem Display Director der AIR14, besprochen. Dabei haben wir uns in relativ kurzer Zeit auf die präsentierte Variante geeinigt und auch die entsprechenden Bewilligungen seitens Swiss, BAZL, Luftwaffe und AIR14-Leitung erhalten.

### Wie haben sich die Swiss-Piloten auf den Flug vorbereitet? Gab es ein gemeinsames Briefing oder sogar ein gemeinsames Training mit den PS-Piloten?

Es war von Anfang an klar, dass ein eigentliches «Live Training» mit einer A330 und der PS kaum durchzuführen war. Deshalb mussten wir die Vorbereitung auf die einzelnen Elemente und Schlüsselstellen fokussieren. Die Vorbereitung bestand einerseits aus dem Training der fliegerischen Elemente und andererseits damit, uns mit der Geografie und den Vorgaben der AIR14-Leitung und des BAZL vertraut zu machen. Nach einem ausgedehnten Briefing mit dem PS-Leader und der AIR14-Leitung haben wir ein gemeinsames Training im A330-Simulator absolviert. Dabei konnte auch der PS-Leader Billy unsere A330 steuern und sich etwas mit deren Eigenschaften bezüglich Rollrate und Lageänderungen vertraut machen. Zudem haben wir zu dritt (Marco, This und ich) eine Session durchgeführt, bei der jeder von uns das Programm mehrmals als PF fliegen konnte. Die Idee war es auch, eine personelle Redundanz zu schaffen. Zusätzlich haben wir uns mit den geografischen Verhältnissen auf Karten und Google Earth auseinandergesetzt, denn es galt, auch lärmempfindliche Gebiete zu meiden. Schliesslich sind wir den VFR-Teil inklusive Display auf entsprechender Höhe und Track mit This'

Cessna abgeflogen und konnten dadurch zusätzliche wichtige Erkenntnisse und geografische Fixpunkte sammeln.

### Wer hatte den Lead während des Flugs, der Airbus oder die PS?

Die PS ist in Payerne gestartet und wir in Zürich (ZRH). Das «Rendez-vous» fand im «W-Holding» westlich von Payerne auf 5000 Fuss statt. Nach dem «Joining» und «Holding Hands» haben wir mit der A330 den Lead übernommen. Callsign: «A330 Formation». Das Kommando für Formationswechsel innerhalb der PS hat der PS-Leader gegeben. Nach dem «Grande» der A330 haben wir uns für den letzten Solo-Überflug mit Go-around von der PS getrennt. Sie hat dann nahtlos für ihr eigenes Programm übernommen.

### Was war aus fliegerischer Sicht für die Swiss-Piloten während des Flugs speziell zu beachten?

Wir mussten speziell darauf achten, die Lage mit möglichst feinen Steueraus-schlägen stabil zu halten und die notwendigen Lageänderungen am Funk der PS mitzuteilen. Mit unseren rund 60 Metern Spannweite haben auch kleine Änderungen in der Querlage einen sehr grossen Einfluss auf den Verband an den Flügelspitzen - vor allem in der Formation «3 Links - 3 Rechts». Erschwerend dabei war die Charakteristik des Airbus. Bei Querlagen über 33 Grad verhält er sich im Pitch wie auch im Roll anders, was andere Steuer-Inputs als gewohnt notwendig macht. Wir haben die meisten Manöver mit 45 Grad Querlage geflogen. Ein enges Zusammenspiel zwischen PF und PNF war dabei sehr hilfreich.

### Wo habt Ihr den Film produziert?

**Sales Wick:** Da Milan hauptberuflich als Industrie-designer arbeitet, verfügt er über die entsprechenden Computer mit der nötigen Rechenleistung, um die gewaltigen Datenmengen bewältigen zu können. So konnten wir den Film bei uns zu Hause produzieren.

### Mit welcher Software habt Ihr den Film geschnitten?

Für die Post-Production haben wir mit verschiedenen Produkten von Adobe gearbeitet. Primär kam dabei das Programm «Premiere Pro» für das Schneiden und Zusammenstellen zum Einsatz.

### Wer war alles beteiligt, und wie viele Stunden waren dazu nötig?

Die Post-Production des Films war aufwändig. Dies haben Milan und ich in gut einer Woche zu zweit gemacht. Dank der detaillierten Planung und Vor-



bereitung war es uns jedoch möglich, das Video gut eine Woche nach dem zweiten Flug fertigzustellen.

### Wer bezahlte die Rechnung?

Das Projekt war Teil des AIR14-Auftritts der Swiss.

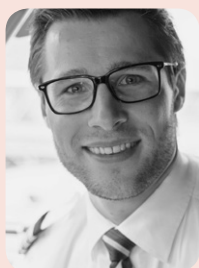
### Entsteht aus den Aufnahmen ein Kalender für das Jahr 2015?

Dies ist derzeit nicht geplant. Allerdings fand eine Aufnahme ihren Weg in meinen Fotokalender «Up in the Sky 2015». Das Besondere an dieser Aufnahme ist wohl deren Entstehung: Sie entstand, als alle sechs Tiger vor der eigentlichen Flugshow für kurze Zeit auf einer Seite flogen. Meine Idee war es, die rot-weissen Kampffjets neben dem Winglet der A330 abzubilden und im Hintergrund eine Schweizer Landschaft zu zeigen. Und so entstand das Foto für den Monat August, auf dem die Tiger Flügel an Flügel mit dem Airbus vor der Waadtländer Landschaft zu sehen sind.

### Was ist Dein nächstes Projekt?

Zum dritten Mal in Folge darf ich zusammen mit der Kinderstiftung des Swiss-Personals einen Fotokalender mit Ein- und Ausblicken aus unserem Alltag publizieren. Dieser wird ab Anfang November auf der Homepage [www.skyproduction.ch](http://www.skyproduction.ch) oder für Personal der Swiss im ProductHub verfügbar sein.

**Herzlichen Dank für diese interessanten Informationen! ●**



**Sales Wick** wurde 1986 geboren. Er wuchs in Sarnen auf und absolvierte in einem kleinen Industriebetrieb in Stans eine Berufslehre zum Automatiker mit technischer Berufsmaturität. Sein Weg ins Swiss-Cockpit führte ihn über den PK-408 auf die Airbus-Kurzstrecke. Seit 2010 ist er als First Officer auf der A320-Familie unterwegs und in diversen Trainingsgefässen tätig. In seiner Freizeit widmet er sich leidenschaftlich der Foto- und Videografie. Er publiziert in Zusammenarbeit mit der Kinderstiftung des Swiss-Personals einen Fotokalender mit Eindrücken und Ausblicken aus dem fliegenden Alltag.

# On The Air...

*Text: Zbigniew Bankowski*

## Local News...

Der **Bundesrat** hat das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) beauftragt, die Anschaffung eines **PC-24** für die Regierungsflotte zu prüfen. Damit soll die Cessna Citation Excel, bei der in den nächsten Jahren grössere technische Anpassungen nötig würden, ersetzt werden. Der jüngste Spross aus dem Hause Pilatus ist in erster Linie für kürzere Dienstreisen (unter 3300 Kilometer) des Bundesrats und von Chefbeamten in Europa vorgesehen. Auf längeren Strecken kommt die 2013 in Betrieb genommene Falcon 900EX zum Einsatz, die über eine Reichweite von 8100 Kilometern verfügt.

*Der neue PC-24 von Pilatus.*

Der schweizerische Reiseanbieter **Hotelplan** und die deutsche Fluggesellschaft **Germania** planen auf den Beginn der nächsten Sommersaison hin die Gründung einer neuen Charter Airline für den Schweizer Markt. Damit auch Destinationen ausserhalb des EU-Raums problemlos angefliegen werden können, soll Germania eine Tochtergesellschaft in der Schweiz gründen, die mit einem schweizerischen Air Operator Certificate (AOC) ausgestattet sein soll. Sobald die nötigen Bewilligungen vorhanden sind, soll die Zusammenarbeit mit Hotelplan beginnen und die neue Airline namens **Holidayjet** den Betrieb ab der Basis Zürich mit einem 150-plätzigem **Airbus 319** aufnehmen. Eine zweite A319 der deutschen Muttergesellschaft könnte auch noch transferiert werden. Diese zweite Maschine soll dagegen im Design der Germania-Flug bleiben und würde teilweise für Hotelplan wie auch für andere Reiseveranstalter wie beispielsweise Air Prishtina fliegen.

**People's Vienna Line** mit Sitz in Altenrhein beabsichtigt, eine zweite **Embraer 170** anzuschaffen. Schon im Sommer attestierte eine Marktstudie einer zukünftigen Flugverbindung zwischen Altenrhein und London City Airport ein Potenzial von 48000 jährlichen Passagieren sowohl im Segment englischer Touristen mit Ziel Ostschweiz, Bodensee und Voralberg als auch in demjenigen von Geschäftsreisenden zum Finanzplatz London. Da den eigenen Besatzungen der People's Vienna Line jedoch eine Zertifizierung für den

Anflug von London City fehlt, sucht die Airline derzeit unter vier Interessenten nach einem Partner, der in ihrem Auftrag und in Kooperation mit der Airline die Verbindung bedienen könnte.

### World News...

**Air Berlin Technik** wird gemeinsam mit den Unternehmen WheelTug und FTI Engineering Network eine Antikollisions-Überwachungstechnologie für das eigenständige Rangieren von Flugzeugen am Boden entwickeln. Das sogenannte «**Pilot Ground Situation Awareness System**» (PGSA) soll es Piloten ermöglichen, durch Kameras am Rumpf und am Seitenleitwerk sowie Sensoren an den Flügelspitzen sicherer am Boden zu rollen. Auch in Deutschland hat TUIfly als erste europäische Airline mit der Umrüstung auf die hochmodernen **Split Scimitar Winglets** begonnen. Die komplette TUIfly-Flotte ist bereits mit Blended Winglets ausgestattet, durch die der Kerosinverbrauch um bis zu fünf Prozent reduziert werden kann. Mit Hilfe der neuen Split Scimitar Winglets lassen sich weitere zwei Prozent Kerosin einsparen.

Eine Überraschung war es eigentlich nicht: **Airbus-CEO** Fabrice Brégier gab den Programmstart für **A330-800neo** und **A330-900neo** bekannt. Wichtigste Veränderungen gegenüber den aktuellen A330-Modellen 200 und 300 sind die neuen Trent-7000-Triebwerke von Rolls-Royce, die exklusiv für den Antrieb der Langstreckenjets sorgen sollen. Erste Testläufe des maximal 72000 Pfund (320 kN) Schub liefernden Trent 7000 sind für das kommende Jahr geplant, Testflüge sollen 2016 aufgenommen werden, die Zulassung 2017 erfolgen. Bei einem Flug von 7400 Kilometern Länge sollen die neuen Motoren allein für eine Treibstoffersparnis in Höhe von elf Prozent sorgen. Weil die A330neo aber grösser und schwerer sind – der Hersteller erwartet insgesamt fünf Tonnen Mehrgewicht –, gehen drei Prozent der Einsparungen wieder verloren. Doch weil Airbus nicht nur Verstärkungen an den Tragflächen vornimmt, sondern auch die Spannweite um rund 3,70 auf dann 64 Meter vergrössert und der A330neo Winglets wie bei der A350 verpasst, soll der Spritverbrauch dem Hersteller zufolge um weitere vier Prozent sinken. Pro Flug soll er dann um zwölf Prozent niedriger liegen als bei der heutigen A330. In Farnborough konnte der europäische Hersteller Absichtserklärungen für insgesamt 121 A330neo entgegennehmen. Bis zum Beginn der Auslieferungen im vierten Quartal 2017 wird Airbus allerdings noch ein paar klassische A330 verkaufen müssen, um die Fertigungsrate halbwegs auf dem aktuellen Niveau (zehn Flugzeuge pro Monat) halten zu können.

On 25th September the first **Airbus 320neo** to fly has landed back at Toulouse-Blagnac Airport after successfully completing its **first flight** which lasted around two and a half hours. The aircraft – carrying the registration F-WNEO – was flown by Airbus experimental test pilots Philippe Pellerin and Etienne Miche de Malleray. For its first flight the A320neo, powered by Pratt & Whitney PW1100G-JM engines, lifted off from Blagnac at around 60 tonnes. During the flight, which took the aircraft around southern France, the crew explored the aircraft's flight envelope and systems operation, while experts monitored the progress on the ground in real-time via a direct telemetry link. This maiden flight marks the beginning of a rigorous flight test campaign involving eight aircraft encompassing all models and both new engine options – the Pratt & Whitney PW1100G-JM and the CFM International LEAP-1A turbofans. Overall, the Neo development fleet will perform a combined total of around 3000 hours of flight testing. The A320neo with Pratt & Whitney engines will be the first variant in the Neo family to receive type certification followed by its entry into airline service in the 4th quarter of 2015 with first operator Qatar Airways. The A320neo family encompasses the A319neo, A320neo and A321neo, seating up to 160, 189 and 240 passengers respectively.

Noch ist nichts offiziell, doch die Stimmen mehren sich: Wie der «Tagesspiegel» aus Berlin unter Berufung auf interne Unterlagen des BER-Aufsichtsrats meldet, strebt die Flughafen **Berlin Brandenburg GmbH** nun eine Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens BER im **Jahr 2016** an. Dieser soll mit einer Kapazität von jährlich 27 Millionen Passagieren an den Start gehen. Laut einer Studie werden 2016 in Berlin und Brandenburg jedoch bereits 31,4 Millionen Fluggäste erwartet, was die seit Monaten von Flughafenchef Mehdorn vorangetriebene Weiternutzung des Schönefelder Terminals nötiger denn je erscheinen lässt.

In Frankfurt wurde die Errichtung des neuen Abfertigungsgebäudes auf dem südlichen Gelände des Flughafens genehmigt. In der ersten Bauphase ist zunächst ein zentrales Terminalgebäude mit zwei Flugsteigen und einer Kapazität für 14 Millionen Passagiere pro Jahr geplant.

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

Nach dem Absturz einer Maschine von Dana Air im Sommer 2012 in Lagos verlangte die Nigerian Civil Aviation Authority vertiefte Inspektionen bei allen Fluggesellschaften. Letzten Herbst gründete die Behörde dann alle Anbieter, die nur noch ein einsatzfähiges Flugzeug besaßen. Dazu gehörte auch **IRS Airlines**. Nach etwas mehr als einem halben Jahr

Zwangspause wollte die 2002 gegründete Fluggesellschaft noch im Mai wieder loslegen. Dazu hatte IRS Airlines ihre einzige noch operative **Fokker 100** bereits generalüberholen lassen und eine zweite in die Slowakei zu einem sogenannten C-Check geschickt. Mit zwei Fliegern hätte IRS Airlines wieder abheben dürfen. Nach der gründlichen Inspektion in Bratislava flogen zwei Piloten die 25-jährige Maschine zurück nach Kano in Nigeria. Der Captain freute sich via Twitter, wie schön und neu das Flugzeug doch aussehe. Doch bei der Rückführung lief irgendetwas schief. Über dem Niger brach plötzlich der Funkkontakt zwischen Crew und Flugsicherung ab. Der Treibstoff ging zu Ende, und die Maschine musste auf einem flachen, unbebauten Feld notlanden. Doch der Crew ist nichts passiert. «Wir sind zurück von den Toten oder Beinahe-Toten», tweetete der Captain nach dem Crash. Und er lud auch gleich ein Bild hoch. «Wie wir überlebten ist eine andere Geschichte», schreibt er weiter. Und: «Unser Leben liegt in den Händen Gottes, und er kann es jederzeit nehmen. Offenbar wollte er unsere noch nicht.» Dem Engagement des Captains und der Liebe zu seinem Beruf tat der Unfall keinen Abbruch. «Ich liebe es, zu fliegen – immer», schrieb er weiter. Weniger ideal ist der Crash für IRS Airlines. Sie muss nun ein weiteres Flugzeug wieder flugtauglich machen, bevor sie ihren Betrieb wieder aufnehmen kann.

### Short News...

Als Launch Customer unterzeichnete die **AirLeaseCorp** (ALC) ein Memorandum of Understanding (MoU) über 25 **A330-900neo**. Sie legte auch noch eine Festbestellung über weitere 60 A321neo nach. Das sind nun total 110 A32Xneos für ALC. Der zweite Kunde ist die Leasinggesellschaft **CIT**, die ein MoU über 15 A330-900neo vereinbarte, und der dritte ist die Leasingfirma **Avolon** aus Irland, die sich ebenfalls 15 A330-900neo reservierte. Erster Airline-Kunde für den A330neo ist die **Air Asia X**, die ein MoU über 50 A330neo bekannt gab.

**Transaero** zeichnete auch ein MoU über acht A330ceo und zwölf **A330neo**. Schon vor einiger Zeit hatte die Gesellschaft berichtet, dass sie die vier bestellten B-787-8 nicht mehr haben will.

Die Leasinggesellschaft **SMBC** bestellte weitere fünf A320ceo und zugleich 110 Flugzeuge der A320neo-Familie. Damit wurde die Schwelle von **3000 Bestellungen** für den A320neo überschritten, obwohl das Flugzeug noch nicht zertifiziert ist.

**China Southern Airlines** meldete eine Bestellung über 80 weitere Flugzeuge der A320-Familie, darunter 30 ceos und 50 neos zur Lieferung zwischen 2016 und 2020. Der Auftrag wird bei Airbus unter «ungenannter Kunde» geführt, ebenso wie die schon gemeldete Order von **China Eastern** über 70 A320neo. Insgesamt listet Airbus jetzt 330 A32X für chinesische Kunden unter der Rubrik «unidentified» auf. China Eastern meldete auch eine Bestellung von weiteren 20 B-737-800 sowie 60 B-737MAX.

Boeing und **Emirates** bestätigten ihren Vertrag über 150 **B-777X** (115 B-777-9X und 35 -8X). Dazu kommen noch 50 Purchase Rights. Zu diesem Zeitpunkt hat Emirates 138 B-777 aller Serien im Einsatz und noch 58 alte Bestellungen offen. Emirates **stornierte** alle 70 **A350XWB**! Angeblich ist der A350 für Emirates zu klein. Man will lieber zusätzliche A380 und einige Boeing 777 beschaffen.

Die aus **BAE Regional Aircraft** hervorgegangene englische **Falko** unterzeichnete einen Vorvertrag über 24 **Bombardier** CS100. Bei dieser Gelegenheit wurde berichtet, dass Falko aktuell über 60 Avro/Bae 146 verfügt. **Petra Airlines** aus Jordanien unterzeichnete eine Absichtserklärung über zwei CS100 (plus zwei CS300-Optionen), und die erst ins Pax-Geschäft eingestiegene **Zhejiang Loong Airlines** aus China gab einen Letter of Intent über 20 CS100 ab.

Der weltgrösste **Embraer-195**-Betreiber, die Azul aus Brasilien, zeichnete einen Letter of Intent über 30 E195-E2 plus 20 Kaufrechte. Die **Trans State Holdings**, Besitzer der Trans State Airlines (United Express), Compass Airlines (Delta Connection) und GoJet Airlines (United und Delta), unterzeichnete auch einen Vorvertrag über 50 Embraer 175-E2 (plus 50 Optionen).

Die neue **Eastern Air Lines** aus Miami bestellte direkt beim Hersteller zehn werksneue B-737-800 und sicherte sich Kaufrechte für zehn B-737MAX. Eastern gab auch eine Absichtserklärung über 20 **Mitsubishi Regional Jets** MRJ-90 plus 20 Kaufrechte ab. **Japan Airlines** schloss ebenfalls einen Vorvertrag über 32 Mitsubishi Regional Jets zur Lieferung ab 2021.

Der Auftrag der japanischen **Skymark Airlines** über sechs **A380** wurde von Airbus annulliert. Zwei Flugzeuge sind schon produziert und jetzt abgestellt. Das erste befand sich schon in Finkenwerder für den Innenausbau, flog aber

wieder nach Toulouse zurück. Skymark musste einsehen, dass das ange-dachte Langstrecken-Geschäftsmodell mit den A380 für diese kleine Airline nicht mehr realisierbar ist. Skymark warnt allerdings vor einer drohenden Pleite, wenn sie die ganzen A380-Stornierungskosten wirklich zahlen muss. Skymark hat bereits 190 Millionen Euro abgeschrieben. ●

# Gelesen

## Die Zukunft ist weiblich

Text: Viktor Sturzenegger

Während einer längeren Reise hatte ich Zeit, einige Bücher zu lesen, die ich schon länger auf meinem Nachttisch liegen hatte. In einer Art Aufräumaktion mit Verteilcharakter beschloss ich, sie auf die Reise mitzunehmen.

Interessanterweise ergab es sich, dass sich die Geschichten allesamt um die Rolle der Geschlechter in den jeweils herrschenden gesellschaftlichen Vorstellungen drehten.

## Humpty Dumpty

Ian McEwans Geschichte handelt vom Physiker Michael Beard, der während seiner ersten Ehe ein Beard-Einstein-Theorem entwickelt, das Erkenntnisse des Physikgenies über fotoelektrische Effekte weiterführt und Beard sogar den Nobelpreis in Physik einbringt. Der Einstieg in die Story findet allerdings Jahrzehnte später (im Jahr 2000) statt, als Beard als Aushängeschild einer Forschungsanstalt in Reading amtiert, die zu Blairs Regierungszeit ins Leben gerufen wurde, um zu zeigen, dass die Regierung die Klimaveränderungen ernst nähme.

Beard hat seit seinem Theorem nicht viel geleistet, noch viermal geheiratet und alle Ehefrauen betrogen, ist aber bei seinen Mitforschenden immer noch hoch angesehen. Er selber ist ein zynischer Misanthrop, der sich plötzlich von seiner fünften Frau betrogen findet, was ihm schwer zu schaffen macht. In McEwans locker-flockigem Stil wird Beard mit seinen 53 Lebensjahren als schon jenseits der Midlife-Crisis beschrieben; übergewichtig und trotzdem immer auf der Jagd, will er sich seinem Widersacher stellen. Er zieht jedoch den Schwanz schnell ein, als dieser seine durch manuelle Tätigkeit geschwollenen Muskeln spielen lässt.

Ein Assistent am Institut versucht, Beard von seinen Forschungen auf dem Gebiet künstlicher Fotosynthese zu überzeugen, doch dieser weicht aus, buchstäblich auf eine Reise in die Arktis. Sich abnabelnd vom Institut, folgt Beard einer Einladung zu einem Treffen klimabewusster Künstlerinnen und Künstler nach Spitzbergen. Dort wird die Geschichte allerdings sehr slapstickartig: Beard mit seinem fetten Körper hat Mühe, die in arktischen Temperaturen notwendigen Kleidungsstücke zu besteigen, friert sich beim Was-



serlassen scheinbar den Penis ab und rettet sich anschliessend mit seinem Zynismus vor der Euphorie der Reiseteilnehmenden. Dass er trotz seines peinlichen Handicaps versucht, mit der attraktivsten Künstlerin zu flirten, zeigt wohl seinen Hang zu Pawlow'schen Reflexen im Umgang mit dem anderen Geschlecht. Vielleicht zu seinem Glück ist deren Partner jedoch mit von der Partie.

Zurückgekehrt, muss der leidgeprüfte Professor erkennen, dass sich der Assistent mit dem hartnäckigen fotosynthetischen Ansatz seiner ehemüden fünften Frau angenommen hat. Neuerlicher Slapstick führt jedoch zum Tod des Rivalen, wobei Beard auch gleich noch den Mechaniker geschickt als Mörder inszenieren kann. Dennoch verliert er seine Stelle am Institut, weil der Co-Leiter die Verdachtsmomente gegen Beard als rufschädigend für Forschungsanstalt und Regierung empfindet. In den Papieren, die Beard aus dem Büro mitnimmt, findet er die Aufzeichnungen des toten Assistenten, die dieser ihm während seines Arktis-Trips in einem persönlichen Kuvert auf den Tisch gelegt hatte.

Ein Schnitt lässt uns Beard fünf Jahre später erleben. Er lebt bei einer anderen Frau, versucht die Ideen des Assistenten als seine eigenen zu vermarkten und Geldgeber für eine Pilotanlage in einer nordamerikanischen Wüste zu finden. Bei einer Tagung, an der neben Physikern auch eine Professorin für Wissenschaftsforschung spricht, hält er eine Rede, in der er Bezug zu deren Ausführungen nimmt, die den anderen männlichen Teilnehmern kontrovers erscheinen. Darin versucht er seine Sicht der Frau in der Physik und allgemein darzustellen, was einen Eklat verursacht, als die Professorin unter markigen Worten den Saal verlässt. Die Schlagzeile «Nobel-Prof sagt nein zu Labor-miezen» mit Verweisen auf sein ungezügelttes Privatleben («Rammel-Prof»), zusammen mit den Anwürfen der Professorin wegen «genetischem Determinismus», machen aus Beard bald einen Neonazi. Eine folgende Podiumsveranstaltung gerät zur hysterischen Demonstration, an der er mit Tomaten beworfen wird (Slapstick über Slapstick, aber ganz süffig zu lesen), deren eine er zurückwirft und dabei eine Demonstrantin im Gesicht trifft, worauf er von der Polizei in Handschellen abgeführt wird.

Die Beziehung zu seiner neuen Freundin Melissa bringt ihn in eine Notlage. Sie hat offenbar eine verzerrte Sicht auf Beard und sieht ihn als guten Ehemann und Vater. Das Dance-Studio der selbständigen Tanzlehrerin bietet der Fantasie des «Rammel-Prof's» neue Nahrung, und die Ordnung in Melissas Wohnung wirkt beruhigend auf sein inneres Chaos. Beards Gedankengänge aus McEwans Feder sind allemal gut für ein Nachdenken über Stereotypen.

Die Frau hats in der Hand: Melissa ist schwanger und schockiert damit den «für immer» eheähnlichen Verbindungen Abholden gründlich.

Der dritte Teil des Buchs bringt uns ins Jahr 2009. Beard ist 72, und McEwan rollt sein bisheriges Leben vor uns auf, ganz im Sinne des älter werdenden, der sich an immer weiter zurückliegende Ereignisse immer besser erinnern kann. Ebenso altersadäquat erkennt Beard einen Fleck auf seinem Handrücken, der ihn beunruhigt. Er sinniert über seine hochstaplerischen Anfänge und deren Konsequenzen, während er in einer texanischen Hotelbar einen Whiskey nach dem anderen trinkt.

Das Finale vor dem Hintergrund einer grandiosen Eröffnung der Pilotanlage in der Wüste gerät zu einem chaotischen Show-down mit allen Ingredienzen eines saftigen Schwanks.

Wie gesagt – süffig zu lesen und hie und da gewürzt mit ganz interessanten Überlegungen der Figuren McEwans, nicht nur zu Geschlechterrollen, sondern auch zu Klima(kterium) und Wissenschaften, leicht wie ein flacher Stein auf ruhigem See hüpfend Kreise bildend, die sich bald wieder im Spiegel des Himmels auflösen.

*Ian McEwan: Solar. Diogenes, Zürich 2012*

*ISBN 978-3-257-24174-7*

## **Frauengenerationen**

Henning Mankells noch vor seinen Wallander-Krimis geschriebener Roman erzählt die Geschichte von Eivor, der Tochter von Elna, die im Kriegssommer 1941 zusammen mit ihrer Brieffreundin Vivi zu ihrem Onkel fährt, um ihm bei der Heuernte zu helfen und anschliessend mit ihr zusammen eine Velotour zur abgelegenen norwegischen Grenze, zum Fjäll, zu unternehmen. Dort findet die unternehmungslustige Vivi zwei Soldaten, die ihnen die Grenze aus der Nähe zeigen möchten und natürlich ihre Vorstellung haben, was sie dafür bekommen könnten. Vivi, die Erfahrenere der beiden, kommt ungeschoren aus den «Paarmomenten» heraus, während Elna schwanger wird.

Elna versucht mit Unterstützung ihres Bruders und einer äusserst plakativ verkommenen Hafenhure, eine damals verbotene Abtreibung bei einem zwielichtigen Mann durchführen zu lassen (das alles kann ich mir auch gut als Schwarzweissfilm vorstellen). Die üble Geschichte beginnt, mir unbehaglich zu werden. Der Pfuscher vermässelt die Sache aber gründlich, sodass Elna im Spital erwacht und das Geheimnis keins mehr ist. Allein die Schwangerschaft besteht weiter, und sie trägt das Kind jetzt aus. Ihre Stelle beim duckmäu-

serischen Ingenieur mit seiner Hitler-freundlichen Frau ist sie ohnehin los. Trotz der Schande wird sie immerhin von ihren einfachen Arbeiter-Eltern unterstützt. Ihre Brieffreundin Vivi wird auf dem Laufenden gehalten, kann sie aber kaum unterstützen. Nebenbei erzählt Mankell in Gesprächen zwischen Elnas Vater Rune und seinem Sohn die politischen Umstände Schwedens im Zweiten Weltkrieg.

Dann folgt ein Schnitt, ähnlich in dem Buch von McEwan, und wir befinden uns im Jahre 1956. Wir lernen einen 70-jährigen ehemaligen Volksschauspieler respektive Bauernkomiker kennen. Er hat die feste Absicht, sich zu Tode zu saufen, und verbringt die letzten Tage seines Lebens in einem von seiner Schwester geerbten Haus. Die Aussicht auf ein Mietshaus, in dem die Nachbarin sich, ohne die Rollläden zu senken, umzieht, ist ihm eine kleine Freude. Seine Inkontinenz macht ihm allerdings schwer zu schaffen, und er lebt sehr zurückgezogen.

Eines Tages dringt ein jugendlicher Ausreisser bei ihm ein. Der Komiker, gleichgültig bis zur Indifferenz, nimmt den Flüchtling aus dem Jugendknast kommentarlos auf, während Mankell die stereotype Lebensgeschichte des 17-Jährigen im Schwung eines inneren Monologs abhakt. Der Junge bleibt gerne und erhält auch Geld, um sich Kleider kaufen zu können. Dabei lernt er die Tochter der Nachbarin mit den offenen Fenstern kennen. Genau! Es ist Eivor, die Tochter von Elna, die inzwischen mit einem Bahnbeamten ganz bürgerlich verheiratet ist. Eivor ist jetzt 15 und findet den Jungen interessant. Dieser hat allerdings mehr Interesse an Autos, und als Elna ihre Tochter eines Tages bei dem Komiker sucht, findet sie sie bei einträchtigem Kartenspiel im Zimmer des Jungen. Dennoch ist da keine Harmonie. Die Tochter, durch die Störung ebenso verunsichert wie erbost, beschimpft ihre Mutter, bis beide weinen und die zwei männlichen Zuschauer auch in Streit geraten über die unwillkommene Konfusion, worauf der Junge weiterzieht.

Das Mädchen Eivor besucht den Alten in der Hoffnung auf Nachricht von dem Jungen, die natürlich nie eintrifft. Dafür kauft sich der Mann von Elna ein Auto, und bald sind er, Mutter und Tochter mit dem inkontinenten Nachbarn auf einer Spritztour durch Südschweden. Dabei geschehen wunderliche Dinge. Mankell zieht alle Register, um die Fremdenfeindlichkeit der Schweden, die Naivität des Bahnbeamten und die intuitive Sinnlichkeit der weiblichen Reisenden zu dokumentieren. Immerhin kommen Mutter und Tochter sich auf der Reise näher, und es werden Weichen für die Zukunft gestellt. Alles Idylle? Nur bis Elna auf die Idee kommt, ihre aus den Augen verlorene Brieffreundin in Skåne aufzusuchen. Etwas gar klischiert zeichnet Man-

kell den Werdegang Vivis als akademieunfähige Kommunistentochter, die in zwei Studienanläufen scheitert, ebenso in ihren Beziehungen und mehrfach abtreiben muss (was ihr offenbar leichter fiel als der Brieffreundin aus Nordschweden). Zum Zeitpunkt der Autoreise Elnas mit Familie verbringt Vivi ihren Urlaub zu Hause. So hat sie Zeit für einen Ausflug mit Elna und Eivor nach Kopenhagen. Dabei versucht sie, der naiven Verdrängerin Elna ihre Situation als Gefangene in der Ehe mit einem langweiligen Mann bewusst zu machen, was ihr vielleicht auch gelingt.

Als alle wieder in Hallsberg eintreffen, wird Eivor in eine Schneiderinnenlehre geschickt. Der Ausreisser kehrt zu dem Komiker zurück und will Eivor wiedersehen. Kurz darauf flieht er wieder, und sie geht mit. Das Ganze endet in einem Fiasko. Sie erkennt in ihm den Kriminellen, lässt sich auch zu Ladendiebstählen überreden; der Versuch, einsame Bauern auszunehmen, endet jedoch blutig. Plakativ zeichnet Mankell das unausweichliche Schicksal der Tochter – wie ihre Mutter wird sie vergewaltigt und von der Polizei nach Hause gebracht. Immerhin wird sie nicht sofort schwanger wie ihre Mutter. Der Komiker stirbt.

Neuer Schnitt. Wir sind im Jahr 1960, und Eivor beginnt in einer Spinnerei in einer anderen Stadt zu arbeiten. Klischees säumen ihren Weg. Vom reichen Sohn der Vermieterin wird sie missbraucht. Elnas Besuch führt zur Erkenntnis, dass diese ihre durch frühe Mutterschaft verlorenen Jugendträume in der Tochter verwirklichen möchte, was natürlich misslingt. Eivor gelangt in eine Clique, die eines Abends ihre Wohnung verwüstet, was die Polizei auf den Plan bringt. Einer der Jungen ist so anständig, ihr beim Aufräumen der Wohnung zu helfen, und bleibt. Er macht ihr ein Kind, sie heiraten und er beginnt, sie zu betrügen. Die Geschichte bleibt weitgehend voraussehbar, und Mankell ist dermassen bestrebt, seine Message durchzubringen, nämlich dass die Frauen ihr Schicksal in die eigenen Hände nehmen müssen, dass es einem die Lektüre streckenweise erschwert. Ich habe seine Wallander-Serie mit mehr Interesse gelesen.

*Henning Mankell: Daisy Sisters. DTV, München 2011*  
ISBN 978-3-423-21288-5

### **Alleinköchin**

Allerdings habe ich einen weiteren Roman von Henning Mankell dabei gehabt und gelesen. Auch er handelt von der Situation der Frau im 20. Jahrhundert. Allerdings in extremis: Das älteste Mädchen einer nordschwedischen Witwe

wird von einem Fellhändler in die Hafenstadt mitgenommen, weil für sie das Essen nicht reicht. Der gläubige Fellhändler versucht, sie mit Verwandten in Kontakt zu bringen, die aber unauffindbar bleiben.

Hanna wird Hausangestellte, doch der gute Händler hat Grösseres mit ihr vor. Sie soll als Köchin auf einem Frachter nach Australien dampfen. Sie lernt dabei den ersten Steuermann kennen und lieben. Sie heiraten unterwegs in einer Stadt. Auf einem verbotenen Landgang in Schwarzafrika infiziert sich ihr Mann mit einer tödlichen Krankheit und stirbt kurz darauf.

Um nicht in Trübsal auf dem Schiff zu verkümmern, flüchtet sie von dem Schiff in ein Hotel mit dem Namen Paradies – ein Bordell, wie sie bald herausfinden muss. Unentdeckt von der suchenden Mannschaft, wird sie Gast ohne Arbeitsverpflichtung.

Auch diese Geschichte ist voller Klischees, zeigt dennoch die Situation Afrikas unter der Fuchtel der Sklaverei und des Kolonialismus Anfang des letzten Jahrhunderts und gibt durch den Einblick in ein ungewöhnlich eigenständiges Leben der Protagonistin Hanna auch Erkenntnisse über das damalige Rollenverständnis der Geschlechter.

Diese Story habe ich lieber gelesen als die zuvor erwähnte, mein Fazit jedoch bleibt für Mankell gleich: Lieber lese ich seine Krimis mit Kurt Wallander (sein jüngerer Krimi «Der Chinese» kommt allerdings nicht daran heran).

*Henning Mankell: Erinnerung an einen schmutzigen Engel. Zsolnay, Wien 2012*

*ISBN 978-3-552-05579-7*

# Gelesen

Text: Henry Lüscher

## Brennerova

Frag' nicht: Die Haas-Fangemeinde in der Schweiz muss gross sein – die Lesung im Volkshaus Zürich war schnell mal ausverkauft! Sicher war da auch das erleichterte Gefühl Antrieb, dem Haas dafür zu danken, dass er sich doch noch einmal an den Privatermittler Brenner gemacht hat. Der ist jetzt pensioniert, aber gewiss nicht untätig, wie das Buch zeigt.

Natürlich, da hast du Zeit, und was machst du da? Richtig, surfen, und dabei blicken dich auch mal Russinnen vom Bildschirm an, die sich nach einem Mann sehnen. Brenner weiss natürlich aus seiner Polizeizeit: Gefahr im Verzug! Denn Russinnen sind immer lieb, willig, treuherzig, gut aussehend. Aber wehe, wenn du anbeisst: Geld für kranke Mama, Geld für Reise nach Österreich, Geld für Hausreparatur, du kennst das ja. Höchste Sicherheit walten lassen, gleich weg von dem Angebot! Aber Brenner: immer wieder auf «Verlauf» geklickt und ganz pragmatisch ans Problem rangegangen – Selektionskriterien erstellen, Identität sicher nicht preisgeben, wenigstens nicht ganz. Und so gehen schon ein paar Seiten drauf, bis ein unverfänglicher Nickname und ein im Gedächtnis haftendes Passwort zusammengekommen sind.

Als er das optimale Angebot eruiert hat, schweift er ins Tierische ab: «Beine wie eine Giraffe, Taille wie eine Wespe, Augen wie die Biene Maja» – und ist erstaunt, als er nach beschwerlicher Reise in der Mongolei seine Auserwählte trifft, dass sie tatsächlich sehr schön ist. Aber neben einer kranken Mutter hat sie eine verschwundene Schwester, die Brenner doch bitte suchen möge, im Rotlichtviertel Wiens. Und pass auf: Brenner gibt natürlich etwas an die Heilungskosten der Mutter, immer wieder etwas, da sie ja nicht schnell gesund wird.

Die Suche nach der Schwester führt uns ins Zuhältermilieu, zu Schleppern und Tätowierern, die plötzlich ihre Hände verlieren und froh sind, dass sie Brenner anhand der tätowierten Sprüche in die richtige Reihenfolge bringen kann. Natürlich kriegt Brenner dabei auch das eine oder andere ab, was vom «Erzähler» genüsslich kommentiert wird, allerdings nicht so fulminant wie in «Silentium», was mein unangefochtener Favorit ist. Als dann die Schwester von Brennerova sprichwörtlich vor dem Fenster im obersten Stock eines Spitals hochgezogen wird, kommen wir Richtung Auflösung der Umstände,

warum Brennerova den Brenner engagiert hat. «Plötzlech hets di am Födle» würde Pedro Lenz («De Goali bin ig») da sagen, wie es dem Brenner jetzt den Kopf verdreht. Denn du musst wissen, eine verflossene Liebe ist auch noch zurückgekehrt. Er will es aber allen recht machen, und das ist natürlich in diesem russischen Fall höchst kompliziert, auch wenn sich einiges ganz von selbst auflöst.

Der unvergleichliche Schreibstil von Wolf Haas wird von der «FAZ» gelobt: «Im Innersten ist Wolf Haas ein unglaublich sorgfältiger Sprachpfleger, ihm unterläuft nicht der kleinste Lapsus Linguae, während er doch ständig diese Entgleisungen seinen Figuren in den Mund legt.» Und in «Brennerova» ist diese Sprache zur Hochform aufgelaufen, frag nicht. Empfehlenswert Hilfsausdruck.

*Wolf Haas: Brennerova. Hoffmann und Campe, Hamburg 2014  
ISBN 978-3-455-40499-9*

# Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

## **... vor 20 Jahren**

Am 13. September 1994 absolvierte die Beluga ihren Erstflug. Das Flugzeug wird liebevoll als «Beluga» bezeichnet – wegen seiner aussergewöhnlichen Form, die an den Weisswal erinnert. Airbus transportiert damit seit nunmehr zwei Jahrzehnten Flugzeugkomponenten zwischen seinen Fertigungsstandorten in Europa. Ab 1995 ersetzte eine Flotte von fünf Belugas die alternden «Super Guppys», die bis dahin die Airbus-Endmontagelinien in Hamburg und Toulouse beliefert hatten. Heute absolvieren die Spezialfrachter zwischen elf Standorten über sechzig Flüge wöchentlich und transportieren wichtige Teile für sämtliche Airbus-Programme. Die Beluga-Flotte wird von der Airbus-Tochtergesellschaft Airbus Transport International (ATI) betrieben. Die Besatzung jedes Flugzeugs besteht aus einem Captain, einem First Officer und einem Flugingenieur. Die Beluga basiert auf dem zweistrahligen Airbus-Modell A300-600R. Sie ist mit Triebwerken des Typs CF6-80C2 von General Electric ausgerüstet. Das 56 Meter lange und 17 Meter hohe Flugzeug weist einen Rumpfdurchmesser von 7,71 Metern und ein Hauptdeck-Frachtvolumen von 1400 Kubikmetern auf. Der Transporter kann eine maximale Nutzlast von 47 Tonnen über Entfernungen von bis zu 1660 Kilometern ohne Zwischenlandung befördern (Quelle: Airbus).

## **... vor 30 Jahren**

Anfang der 70er Jahre begann Dassault Aviation in Frankreich mit der Entwicklung eines neuen Geschäftsreiseflugzeugs, das im Gegensatz zu den bisherigen Modellen – Falcon 10 und Falcon 20 – vor allem dem Bedarf nach Flugzeugen mit deutlich höherer Reichweite gerecht werden sollte. Insbesondere sollten Flüge über den Atlantik und von der Ost- an die Westküste der USA möglich sein. Um solche Langstreckenflüge zu ermöglichen, wurden nicht nur Zelle und Tanks vergrössert. Dassault entwickelte auch die für Geschäftsreiseflugzeuge bis heute einmalige Konstruktion mit drei anstelle der üblichen zwei Triebwerke. Dies war insofern von Vorteil, als bereits in den 50er Jahren alle Routenbeschränkungen für dreistrahlige Flugzeuge auf-





gehoben worden waren, während für Zweistrahler nach wie vor die strenge 60-Minuten-Regel galt. Das schränkte deren Nutzbarkeit bei Routen über Wasser stark ein. So entstand die Falcon 50. Anfang der 1980er Jahre sah sich Dassault mit Flugzeugen wie der Gulfstream III oder der Challenger 601, die vor allem mit erheblich geräumigeren Kabinen punktetten, zunehmender Konkurrenz für sein damaliges Topmodell Falcon 50 gegenüber. Deshalb wurde unter Beibehaltung der grundsätzlichen Auslegung der Falcon 50 ein komplett neues Langstreckenflugzeug entwickelt, das vorerst Falcon Gros Fuselage genannt wurde. Die grösste Änderung betraf die vollkommen neue Kabine mit viel grösserem Volumen. Hinzu kamen effizientere und stärkere Triebwerke sowie eine gesteigerte Reichweite. Ohne wesentliche Änderungen übernommen wurde hingegen der superkritische Flügel der Falcon 50. Bereits am 21. September 1984 erfolgte der Erstflug in Marignac. Am 14. März 1986 erteilte die französische Luftsicherheitsbehörde die Zulassung, und jene der FAA folgte eine Woche später. Die erste Maschine wurde Ende 1986 ausgeliefert. Der heutige Schweizer Bundesrats-Jet ist eine Falcon 900EX.

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

Am 20. November 1974, kurz nach dem Start vom Flughafen in Nairobi, stürzte eine Boeing 747-130 der Lufthansa aufgrund eines Bedienungsfehlers der Besatzung ab. Die Krügerklappen (leading edge flaps/slats) wurden nicht ausgefahren. Dabei kamen 59 der insgesamt 157 Passagiere und Besatzungsmitglieder ums Leben. Die Piloten und der Bordingenieur hatten es versäumt, das pneumatische Ausfahrssystem für die Klappen an der vorderen Eintrittskante des Flügels zu aktivieren. Die Slats der B-747 bewegen sich pneumatisch, die Flaps (Klappen an der Flügelaustrittskante) hingegen hydraulisch. Somit befanden sich nur die Flaps in der richtigen Position. Dies trotz des auf «Ausfahren» geschalteten Wahlhebels.

Die B-747 hob ab, touchierte aber kurz nach dem Einfahren des Fahrwerks wegen des Strömungsabrisses wieder den Boden. Beim Aufprall setzten Reibungshitze und die heissen Triebwerke den mitgeführten Treibstoff und den hinteren Rumpfteil in Brand. Nur wenige der in diesem Teil der Maschine sitzenden Passagiere überlebten. Den meisten der im vorderen Teil des auseinanderbrechenden Jumbos befindlichen Passagiere und Crew-Angehörigen glückte dagegen der Ausstieg über die Notrutschen. Der Absturz der LH 540 «Hessen» war international der erste schwere Unfall einer Boeing 747. Als Konsequenz aus dem Unglück stattete der Flugzeughersteller, dem nach dem Unglück mangelnde Sicherheitsvorkehrungen gegen Bedienungsfehler

der Besatzung vorgeworfen wurden, seine Maschinen mit einem Warnsignal aus, das die Aktivierung der Krügerklappen an die Bedienung der Schubregler koppelt.

### **... vor 50 Jahren**

Die Lockheed SR-71 war ein Mach 3 schnelles, sehr hoch fliegendes Aufklärungsflugzeug, das von 1966 bis 1998 im Einsatz der US Air Force stand. Die Modelle dieser Reihe wurden in der Air Force offiziell als Blackbird bezeichnet. Die Jets waren insbesondere für Aufklärungszwecke bestimmt. Insgesamt wurden 32 Flugzeuge gebaut, von denen zwölf Maschinen verunglückten, aber keine einzige abgeschossen wurde, denn die Lockheed SR-71 flog so schnell und hoch, dass die auf sie abgefeuerten Raketen sie nicht erreichten. Der Erstflug fand am 22. Dezember 1964 statt. Der Pilot trug einen Anzug, der den in der Raumfahrt verwendeten sehr ähnlich war (Modell David Clark S-1030) und mit reinem Sauerstoff belüftet wurde. Die Aufklärungssensoren konnten pro Flugstunde eine Fläche von 259 000 Quadratkilometern erfassen. Die SR-71 war ein sogenanntes graues Projekt. So wusste die Öffentlichkeit zwar, dass es ein Objekt gab, das etwas mit einem Flugzeug zu tun hatte, doch waren keine Details bekannt. Die meisten der verbliebenen 20 Flugzeuge sind heute in Museen ausgestellt, das einzige ausserhalb der USA befindet sich im Imperial War Museum Duxford (Grossbritannien). Einige Maschinen wurden 2009 für Forschungsflüge vorübergehend einsatzbereit gemacht und dann wieder langzeitkonserviert.

### **... vor 80 Jahren**

Helen Richey erlernte als Zwanzigjährige im Jahre 1929 das Fliegen. Die US-Amerikanerin war eine der ersten Frauen mit Pilotenschein. Zusammen mit Frances Marsalis, einer begeisterten Fliegerin, stellte sie einen Dauerflugrekord auf. Die beiden hielten sich mit ihrem Flugzeug beinahe zehn Tage in der Luft. Im Dezember 1934 setzte Helen Richey sich gegen alle männlichen Bewerber durch und erhielt als erste Frau eine Anstellung als Linienpilotin. Mit Central Airlines, dem Vorgänger von United Airlines, startete sie am 31. Dezember 1934 ihren ersten Linienflug von Washington nach Detroit. Als First Officer durfte sie nach Protesten männlicher Kollegen und staatlicher Aufsichtsbehörden nur noch bei Tageslicht, schönem Wetter und ausserhalb ihrer Menstruation fliegen. Nach weiteren Schikanen der Gewerkschaften gab sie nach einem knappen Jahr Ende 1935 auf und kündigte ihren Arbeits-

platz. Daraufhin flog sie nur noch Luftpost und arbeitete gelegentlich als Fluglehrerin. Sie starb 1944 in New York an einer Überdosis Tabletten. ●

# Shooter's Corner

## Was ist ein gutes Bild?

**Haben Sie sich auch schon mal gefragt, was ein gutes Bild ausmacht? Vereinfacht gesagt entscheidet der Betrachter, ob ein Bild gut ist. Kann ein Bild die Aufmerksamkeit eines Betrachters für eine Weile an sich binden und hinterlässt es gar noch eine Wirkung beziehungsweise transportiert eine Mitteilung, dann ist es ohne Zweifel ein gutes Bild.**

*Text: Dominique Wirz*

Der Mensch ist visuell orientiert. Ständig auf der Suche, schweift sein Blick umher und wird nur dann länger verweilen, wenn etwas oder jemand seine Aufmerksamkeit wecken kann. Die Mehrzahl der Fotos schafft dies nicht. Sie gehen unter in der täglichen Bilderflut und werden nicht oder kaum beachtet. Erschwerend kommt hinzu, dass die Fotografie in den letzten Jahren einen ganz enormen Aufschwung durch die mittlerweile flächendeckende und leistungsstarke digitale Fototechnik erlebt. Mittlerweile trägt nahezu jedermann in seinem Smartphone eine Kamera für Foto- und Filmaufnahmen mit sich herum. Und eine Vielzahl intelligenter und mobiler Foto-Apps ermöglicht Effekte und schnelle Bildbearbeitungen für jeden Geschmack. Fotografie ist zu einem gigantischen Massenmedium geworden und, egal ob in Zeitschriften, auf Plakaten, auf Bildschirmen, im privaten Fotoalbum oder in Ausstellungen, sie begegnet uns überall und zu jeder Zeit. Wenn sich aus dieser Tatsache eine Definition ableiten lässt, dann die, dass ein erfolgreiches Foto wahrgenommen und betrachtet wird! Und wenn ein Foto dann noch in der Lage ist, beim Betrachter eine Wirkung zu hinterlassen, dann sind Sie auf dem richtigen Weg.

Für die optimale Wirkung eines Fotos auf den Betrachter sind vier wesentliche Faktoren massgeblich verantwortlich, die alle mehr oder weniger vom Fotografen berücksichtigt werden sollten.

### **1. Aufmerksamkeit erregen**

Nehmen Sie ungewöhnliche Motive auf (exotische Motive oder Plätze). Oder versuchen Sie gewöhnliche Motive auf eine ungewöhnliche Art und Weise in Szene zu setzen (besondere Perspektive, spezielle Aufnahmetechniken etc.). Falls es Ihre Idee und Aussage unterstützt, überraschen oder schockieren Sie mit einem unerwarteten Bildkonzept, einer speziellen Gestaltung oder

Präsentation. Aber überschreiten Sie dabei keine ethischen, kulturellen oder religiösen Grenzen! Überraschen können Sie zum Beispiel, indem Sie die Schönheit in Dingen zeigen, die wir sonst für hässlich halten. Oder zeigen Sie eine Person von einer Seite, die wir nicht erwartet hätten – die Würde eines Bettlers, die Schönheit von jemandem, den wir für alt halten. Eine grosse Sportfotografie zeigt uns Details eines Spiels, die wir von der Tribüne aus nicht gesehen hätten.

## **2. Eine Aussage übermitteln**

Ein Foto kann Ideen, Gefühle, Gedanken oder sonstige Inhalte transportieren. Genauso gut kann es aber auch zur Unterhaltung dienen oder den Betrachter ausschliesslich auf eine ästhetische Weise ansprechen. Gute Bilder erzählen auch oft eine Geschichte, wenn es auch nur die Wirkung der Jahrtausende auf einer Felswand ist. Ein weiterer Zweck von Fotos kann darin liegen, etwas zu verkaufen (Produkt- und Werbefotos) oder einfach zu dokumentieren (familiärer Schnappschuss). Suchen Sie also vor einer Aufnahme nach dem individuellen Zweck und der Aussage, die Ihr Bild übermitteln soll. Denn mit der Bildgestaltung können Sie genau diese Aussage noch unterstützen.

## **3. Emotionen wecken**

Ein Bild hat generell ein starkes Potenzial, den Betrachter auf einer emotionalen Ebene zu erreichen. Tolle Fotos zeigen zum Beispiel oft Objekte oder Personen, die im Bild in einer Beziehung zueinander stehen. Das weckt Neugier und lässt dem Betrachter Raum für Interpretation. Ob und wie ein Foto ankommt, hängt natürlich vom Betrachter und seiner individuellen Geschichte ab. Deshalb ist das Wissen um die Zielgruppe Ihrer Bilder besonders wichtig. Versuchen Sie sich einmal vorzustellen, mit welchen Augen Menschen mit unterschiedlichem Alter, Charakter oder verschiedenen beruflichen Ausrichtungen Ihre Bilder betrachten werden.

## **4. Die unterstützende Umsetzung**

Erst wenn es dem Fotografen gelingt, seine Bildidee, seine Gefühle und Gedanken in eine grafisch und technisch zufriedenstellende Form zu bringen, entsteht ein wirkungsvolles Foto. Hier setzt insbesondere auch eine überlegte Bildgestaltung an, die eine Bildaussage optimal unterstützen soll. Grossartige Bilder sind fast ausnahmslos recht einfach. Der wesentliche Eindruck, den Sie vermitteln wollen, muss ohne ablenkende Elemente erfasst

werden können. Klarheit in der Bildgestaltung und der Verzicht auf alles Unwichtige oder Ausschmückende ist dafür notwendig. Schliesslich helfen auch eine entsprechende Bearbeitung und Präsentation, dass die Bildidee zum Betrachter transportiert wird und das Bild seine Wirkung hinterlässt.

Es ist also nicht primär eine teure Kameraausrüstung oder die technische Perfektion, die entscheidet, ob ein Foto im Auge des Betrachters zu einem guten, besonderen Foto wird. Dafür bedarf es mehr. Es ist der Geist, der von einem Foto ausstrahlt, die Emotion, die vermittelt wird und die den Betrachter direkt auf der Gefühlsebene anspricht. Deshalb werden Sie mehr Erfolg haben, wenn ein Bild ehrlich ist, also Ihren Empfindungen entspricht, Ihre Neigungen widerspiegelt oder eine Situation ungeschönt wiedergibt. Im gleichen Sinne sollten Sie auch nur Stil- und Gestaltungsmittel einsetzen, die Ihrem persönlichen Gestaltungswillen entsprechen. Wählen Sie Themen, die Sie interessieren, und nicht unbedingt diejenigen, bei denen Sie vermuten, dass sie die meisten Betrachter interessieren werden. Wenn Sie ehrlich zu sich selbst sind, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass auch andere von Ihrer Arbeit persönlich angesprochen werden. ●

### **Nächste Fotokurse 2015**

- **Reisefotografie:** Sa., 17. Januar, Winterthur
- **Blitzfotografie:** So., 18. Januar, Winterthur
- **Airport live:** Sa., 7. März, Flughafen Zürich
- **Reisefotografie:** So., 8. März, Winterthur
- **Tierfotografie:** Sa., 14. März, Zoo Zürich
- **Makrofotografie:** Sa., 9. Mai, Winterthur
- **Reisefotografie:** So., 10. Mai, Winterthur
- **Bildgestaltung:** So., 23. August, Winterthur

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