



RUNDSCHAU

4 | 2008

SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association
Publikation des Pilotenverbands AEROPERS



Europäische Luftfahrt: Neuer Schub dank SESAR • Grosses Interview mit dem BFU • Borneo – Nervenkitzel im Dschungel und auf hoher See • Finanzkrise – wie weiter? • Nightstop-Party: Der Bericht • Gehörschutz im Cockpit

Inhalt



- 3 The President's Voice**
Roger Reuteler schreibt über «Einsicht», «Entfremdung» und «Erwartungen».
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Europäische Luftfahrt: Neuer Schub dank SESAR**
Das heutige europäische Luftfahrtsystem stösst schon bald an seine Kapazitätsgrenzen. Deshalb hat die EU ein Projekt gestartet, das die Modernisierung des Flugverkehrsmanagement-Systems zum Ziel hat.
- 9 «Eine grosse Leistung der Luftfahrtbranche»**
Olaf Dlugi, ehemaliger Swissair-Pilot, hat im gross angelegten EU-Technologieprojekt SESAR eine sehr prominente Rolle gespielt. Im Interview hält er Rückschau auf eine spannende und arbeitsreiche Zeit.
- 14 Borneo – Nervenkitzel im Dschungel und auf hoher See**
Dominique Wirz, F/O A320, reist und fotografiert seit 1990 in Indonesien, dem grössten Archipel der Welt. Für die «Rundschau» berichtet er von zweien seiner wildesten Abenteuer in diesem geheimnisvollen Inselreich.
- 20 «Eine Zusatzaufgabe in einer Fluggesellschaft ist nicht nur eine Ehrensache»**
Tragische Flugunfälle haben dem BFU zu viel Medienpräsenz verholfen. Trotzdem weiss der normale Verkehrspilot recht wenig darüber. Im Interview stellen der ehemalige Chef, Jean Overney, und der hauptamtliche Untersuchungsleiter Daniel Knecht die Flugunfalluntersuchungsbehörde vor.
- 27 Civilized Thinking**
Peter Küng alias «PK2» war am Fest der Airbusianer. Eine Zusammenfassung davon gibt er gerne an alle weiter, die leider arbeiten mussten und nicht kommen konnten.
- 28 Die Finanzkrise – wie weiter?**
Im Gespräch mit der «Rundschau» blickt das ehemalige AEROPERS-Vorstandsmitglied und der Ex-Pilot Tom Leupin auf seinen Weggang von der SWISS(air) und seine berufliche Weiterentwicklung als Unternehmer zurück.
- 33 Stichtag 31. Oktober – Augenschein bei Edelweiss Air**
Das Personal bei der Edelweiss Air erlebte den Besitzerwechsel Ende Oktober als Tag wie jeden anderen. Nach entsprechend knappen Pressemitteilungen und einer allgemeinen Personalorientierung im Frühling 2008 verlief der 31. Oktober ohne weitere Kommunikation oder Information seitens Kuoni oder SWISS an die Adresse des Personals der Edelweiss Air.
- 36 Gehörschutz im Cockpit**
Zur Dämpfung der Lärmbelastung im Cockpit gibt es verschiedene Lösungen. Das Spektrum reicht von normalem Ohropax über einen individuell angepassten Gehörschutz (Otoplastik) bis zu im Cockpit eingebauten Active-Noise-Reduction-Headsets.
- 37 Randnotiz: Jubilare – Gaudete**
- 38 Nightstop-party – from Airliners to Airliners**
Anfang des Jahres haben sich aktive Piloten aus Schweizer Airlines das Ziel gesetzt, einen gesellschaftlichen Anlass unter dem Namen «nightstop» für Angestellte verschiedener Airlines, die Airline-verbundene Betriebe und deren Freunde zu organisieren. Hier ein Stimmungsbericht von diesem Anlass.
- 40 Stiftung Tuwapende Watoto**
Es gibt nichts Gutes – ausser man tut es. Zum Beispiel die Stiftung Tuwapende Watoto, ein Kinderhilfswerk in Daressalaam in Tansania, geleitet von Monica Brunner, M/C bei der SWISS.
- 42 Zeitreise**
Ein Rückblick über 100 Jahre Luftfahrtgeschichte.
- 44 On The Air ...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 46 Pensioniertenausflug 2008**
- 47 Pensionierungen**
- 48 Neueintritte**
- 49 Wir trauern/Termine und Mitteilungen**
- 50 Gedanken eines Fliegenden**
Peter Tilly erfindet das ABC der Fliegerei neu...
- 51 Gelesen: «Lesen bringt Bilder»**
Ein leserischer Jahresrückblick von Viktor Sturzenegger.

The President's Voice



Einsicht

Wenn wir uns auf den Standpunkt stellen würden: «Hauptsache, wir sind gesund und haben Arbeit», könnte ich jetzt aufhören zu schreiben. Zum Glück sind wir gesund und haben Arbeit! Mehr noch: wir haben einen der schönsten Arbeitsplätze der Welt. Also höre ich jetzt auf zu

schreiben. Das wäre die einfache und schöne Variante. Doch damit können wir vom Vorstand uns nicht zufrieden geben, und die meisten Mitglieder der AEROPERS sicherlich auch nicht. Wieso eigentlich nicht?, werden sich jetzt einige fragen. Eine berechtigte Frage, die ich mir auch täglich stelle.

Zum Pilotenberuf gehört es nun mal, dass man hohe Anforderungen an sich und sein Umfeld stellt. Von den positiven Auswirkungen dieser Anforderungen profitieren die Passagiere täglich. Auch die Firma kann sich auf ihre Mitarbeiter verlassen und auf ihre Loyalität zählen. Schwierig wird die Sache, wenn versucht wird, dieses hohe Anspruchsniveau und die Loyalität auszunützen, und noch schwieriger wird es, wenn die Betroffenen keine valablen Alternativen haben, um diesem Zustand ausweichen zu können. Nach einigen Jahren als Pilot in einer Airline wird man mit dieser zu einer Schicksalsgemeinschaft und hat kaum noch eine freie Arbeitsplatzwahl. Aussagen wie: «Suchen Sie sich doch eine andere Stelle» klingen dann wie: «Vogel, friss oder stirb!». Dies entspricht in meinen Augen nicht einem erwachsenen, konstruktiven Lösungsansatz, der beiden Parteien dient und die Arbeit des jeweils anderen würdigt. In einer Partnerschaft würde das bedeuten: «Dann lassen wir uns halt scheiden». Das kann nicht der gewünschte Weg in eine gemeinsame Zukunft sein.

Zuerst sollte man fähig sein, die verschiedenen Wahrnehmungen zu erfassen, denn für jeden bilden die eigenen Wahrnehmungen die jeweiligen Grundlagen seiner Vorstellungen. Ein kluger Kopf hat einmal gesagt: «Es gibt nicht die Welt an sich, sondern nur die Welt für mich.» Wahrnehmungen sind also individuell und können deshalb kaum mit richtig oder falsch abgetan werden. Fakten, gegenseitiges Verständnis und Einsicht sind Faktoren, die helfen, die verschiedenen Wahrnehmungen zu verstehen. Daraus sollte eine Win-Win-Situation entstehen können und eine Win-Lose-Situation vermieden werden. Win-Win bringt uns meiner Ansicht nach deshalb am weitesten, weil es ein Gefühl gegenseitiger Verpflichtung schafft, und dadurch gute und schlechte Zeiten gemeinsam gemeistert werden können. Doch dafür braucht es Einsicht.

Entfremdung

Eine Entfremdung der Piloten von der SWISS als Arbeitgeber ist merklich zu spüren. Grund dafür sind sicher

die schlechteren Arbeitsbedingungen im Vergleich zu anderen Premium Airlines. Dabei denke ich nicht in erster Linie an die Löhne, da diese relativ schwer zu vergleichen sind. Markante Unterschiede gibt es jedoch in der Wertschätzung und im Sozialleben für die Besatzungen im Vergleich zu anderen Luftfahrtunternehmen. Extraleistungen werden dort honoriert, und dem Sozialleben der Crews wird mehr Beachtung geschenkt. Das heisst stabile Einsätze, wünschbare fixe Freitage und planbare Ferien. Dies hat momentan keinen Platz bei der SWISS und führt zu einer weit verbreiteten Unzufriedenheit unter den Crews.

Wir alle sind uns einig, dass an der Produktivität nicht geschraubt werden kann. Weder nach oben noch nach unten. Die Kostenstrukturen lassen auch keinen grösseren Spielraum mehr zu. Die oben genannten Dinge kosten im Prinzip nichts, sondern brauchen nur den guten Willen, sie anpassen zu wollen. Damit könnte man die von niemandem erwünschte Entfremdung etwas eindämmen.

Erwartungen

Die SWISS hat den Turnaround geschafft. Sie ist in ihrem Umfeld gut aufgestellt und im Lufthansa-Konzern gut eingebettet. Die Zahlen sprechen für sich. Der erste Prüfstein mit den kurzzeitig stark angestiegenen

Ölpreisen wurde gut gemeistert und hat sich im Moment zum Guten gewendet. Die Finanzkrise mit ihren voraussichtlich anstehenden Auswirkungen könnte die nächste, schwierig zu meisternde Aufgabe werden. Die Finanzkrise hat jedoch noch eine weitere Erkenntnis ans Tageslicht gebracht. Nämlich, dass es bei den Managern auch noch eine moralische Verantwortung geben sollte, nebst der scheinbar so erstrebenswerten Gewinnoptimierung.

Was heisst das in unserem Fall? Es sind die Crews, die an der Front die Leistung für die SWISS erbringen. Ein grosser Teil davon, besonders im Cockpit, ist darauf angewiesen, diese Leistung bis zur Pensionierung erbringen zu können.

Würde die SWISS all ihre gut gemeinten Projekte für ihre Mitarbeiter auch so leben, wie sie auf dem Papier stehen, dann könnte ich jetzt die «delete» Taste drücken und die vorangegangenen Zeilen löschen.

Was wird denn nun von unseren Mitgliedern erwartet? Mit dem GAV06 sind sie der Firma entgegengekommen und haben viel dazu beigetragen, um die SWISS in die Gewinnzone zu bringen. Natürlich haben auch sie davon profitiert, indem ihre Karrieren wieder in Bewegung kamen. So konnten beide Seiten profitieren, und es wäre an der Zeit, dass die SWISS den Gurt wieder etwas lockert und in die richtige Position für unsere Mitglieder bringt.

«Mit dem GAV06 sind wir der Firma entgegen gekommen und haben viel dazu beigetragen, um die SWISS in die Gewinnzone zu bringen.»

Roger Reuteler, Präsident

Editorial



«Change» – ein Ausdruck, ein Programm, das im Moment in aller Munde ist. Einen Wechsel erkennt man nun auch in der Weltwirtschaft, und man muss einsehen, dass die Wirtschaft in den letzten Jahren prägende Gier scheinbar ihre Grenzen hat – und das ist gut so. Die moralische Verantwortung der

Unternehmen im Hinblick auf die Gesellschaft allgemein und die Mitarbeiter im Besonderen wächst. Nachhaltigkeit und Corporate Social Responsibility – Schlagwörter, die es schon vor der aktuellen Krise gab, nur wurden sie augenscheinlich nicht gelebt. Die Krise der Banken geht leider auch an uns in der Schweiz nicht spurlos vorbei und stellt unsere Firma vor grosse Herausforderungen, an deren Bewältigung sich das Korps schon lange durch enorm grossen Arbeitseinsatz beteiligt. Die Chancen, die diese Situation trotz allem bietet, werden hoffentlich erkannt und genutzt.

In diesem Zusammenhang ist es ebenfalls interessant zu sehen, wie die Eingliederung der Edelweiss Air in den SWISS-Konzern verlaufen wird und wie sich die neue «Schwester» oder «Tochter» entwickelt. Andi Wendel, Vorstandsmitglied der Edelweiss Cockpit Association (ECA), nimmt in dieser Ausgabe dazu Stellung und erläutert die allgemeine Operation innerhalb der EDW.

Zukunftsweisend ist auch das Thema SESAR, ein EU-Projekt zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements und der Vermeidung von Ressourcen mindernden Verspätungen, das Roland Zaugg uns näher bringen wird. Dazu befragte er Olaf Dlugi, einen ehemaligen Swissair-Piloten und Chairman des Executive Committee der SESAR-Definitionsphase. Er schildert in dem Interview die Entwick-

lung des Projektes von dessen Geburt bis hin zur Vision, die durch die Politik vorgegeben wurde. Die vielen Details lassen auf eine grosse Herausforderung mit einem immensen Potenzial für den Luftverkehr schliessen.

Und was die Finanzkrise für unsere Zukunft bedeutet, die hoffentlich nicht so abenteuerlich wird wie die Erfahrungen von Dominique Wirz in Borneo, verrät uns der ehemalige SWISS-Pilot Thomas Leupin, der sich nach der Fliegerei für die Finanzberatung entschieden hat und seit Jahren auf diesem Gebiet tätig ist.

Glücklicherweise sind die dunklen Wolken am Wirtschaftshimmel nicht so dicht, als dass sie keine Sonnenstrahlen mehr durchscheinen liessen. Und einen Grund, zu feiern, gibt es doch eigentlich immer. Während am Abend bei der diesjährigen Nightstop-Party Crews und Mitarbeiter verschiedenster Airlines zusammen eine wunderbare Zeit verbrachten und sich für ein paar Stunden keine Sorgen um Einsatzpläne, Ferien und Blockstunden machen mussten, wurde am selben Tag Geschichte spürbar. Zahlreiche ehemalige Piloten trafen sich am Genfersee, und im Umfeld von General Henri Guisan wurde das Fliegerleben der guten alten Zeit wieder lebendig.

Ich wünsche allen Lesern ein frohes Weihnachtsfest und bereits jetzt einen erfolgreichen Start ins Jahr 2009!

Henning M. Hoffmann

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, Captain A320
Jürg Ledermann, Redaktor, F/O A330/340
Roland Zaugg, Redaktor, Captain A320
Henning Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS
Sylvia Unseld, Praktikantin, F/O A320

Ständige Mitarbeiter

Peter Küng («Civilized thinking»), Captain A330/340
Zbigniew Bankowski («On The Air ...»), F/O A330/340
Viktor Sturzenegger («Gelesen»), Captain A330/340
Christoph Jordan («Zeitreise»), Captain A320
Peter Tilly («Gedanken eines Fliegenden»), F/O A330/340

Layout

Caroline Wangler, Akeret Druck AG

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2800 Exemplare

Erscheinungsweise

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

Inseratenannahme

Akeret Druck AG, Druckerei am Lindenplatz
Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon +41 44 801 80 10 | Fax +41 44 801 80 11
akeret.ag@bluewin.ch | www.akeret-ag.ch

Copyright

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

Foto Frontseite: © Dominique Wirz, F/O A320

Redaktionsschluss «Rundschau» 1/2009: 13. Februar 2009

Europäische Luftfahrt: Neuer Schub dank SESAR

Damit das europäische Luftfahrtsystem nicht schon bald an seine Kapazitätsgrenzen stösst, hat die Europäische Union ein gross angelegtes Projekt gestartet, das die Modernisierung des Flugverkehrsmanagement-Systems zum Ziel hat. Im Frühling dieses Jahres ist die erste Phase abgeschlossen worden. Eine Übersicht.

Text: Roland Zaugg

1999 hatten in Zürich 32,5 Prozent aller Abflüge mehr als 15 Minuten Verspätung. Davon waren gut 40 Prozent auf eine verspätete Ankunft der Flugzeuge zurückzuführen. Lässt man diese Folgeverspätungen (Reactionary Delay) ausser Acht, dann lautete für den Flughafen Zürich in weit über 80 Prozent der offiziellen Verspätungsgrund «Airport & Air Traffic Control». Zu finden sind diese Zahlen auf der Website der AEA, der Association of European Airlines (www.aea.be). Sie gelten für die 27 Fluggesellschaften, die 1999 in der AEA organisiert waren.

Mit diesen schlechten Zahlen stellte der Flughafen Zürich keine unrühmliche Ausnahme dar, denn insgesamt waren 1999 auf den europäischen Flughäfen, die die AEA unter die Lupe nimmt, über 30 Prozent aller Abflüge mehr als 15 Minuten zu spät. 1998 belief sich diese Zahl noch auf 22,8 Prozent und in den Jahren zuvor (1992 bis 1997) auf Werte unter 20 Prozent. Zu den Airports, über die die AEA Verspätungsstatistiken publiziert, gehören alle grossen europäischen Flugplätze, also neben Zürich zum Beispiel auch London LHR, Paris CDG und ORY, Frankfurt, Amsterdam oder Madrid.

Die bedenkliche Entwicklung der Verspätungen war einer der Gründe für die Initiative Single European Sky (SES), die im Jahr 2000 durch die damalige EU-Verkehrskommissarin Ignacia de Loyola de Palacio lanciert wurde. Die von ihr initiierten Bemühungen führten zu einem Gesetzespaket (SES I), das 2004 vom Europäischen Parlament und vom Ministerrat angenommen wurde und kurz darauf in Kraft trat. Dieses Paket, das den gesetzlich-administrativen Rahmen für die Entwicklung des Single European Sky liefern sollte, bestand aus vier Elementen. Unter anderem sollte ein einheitlicher europäischer Rahmen für die Regulierung der Zivilluftfahrt geschaffen und der obere Luftraum Europas in sogenannte Functional Airspace Blocks (FAB) aufgeteilt werden. Diese FABs sollten sich nicht mehr an den Landesgrenzen orientieren, sondern den Luftraum so segmentieren, dass er von den realen Verkehrsflüssen optimal ausgenutzt werden kann.

Definitionsphase abgeschlossen

Ebenso wichtig wie der gesetzliche Rahmen war jedoch der technisch-operationelle Aspekt. Dieser

wird in SES I ebenfalls angesprochen, den gebührenden Platz bekam die nötige Modernisierung des Flugverkehrsmanagement-Systems (Air Traffic Management, ATM) aber erst mit dem Projekt Single European Sky ATM Research (SESAR). Nach GALILEO ist SESAR das zweite grosse EU-Technologieprojekt. Es wurde 2005 lanciert und soll bis 2020 dauern. Die erste seiner drei Phasen, die sogenannte Definitionsphase, wurde von einem Konsortium von mehr als 50 Voll- und assoziierten Mitgliedern durchgeführt, in dem alle Interessengruppen der Luftfahrtindustrie vertreten waren, so zum Beispiel die Fluggesellschaften durch die Deutsche Lufthansa AG, die KLM, die Air France und die Iberia oder die Flughäfen, unter anderem durch Aéroports de Paris (ADP), Amsterdam Airport Schiphol und Munich International Airport.

Nicht dazu gehörten dagegen die SWISS, skyguide und Unique (Flughafen Zürich AG). Vorsitzender des Exekutivkomitees des SESAR-Konsortiums war Olaf Dlugi, ein ehemaliger Swissair-Pilot im «Unruhestand», der bereits vor einem Jahr in unserer Zeitschrift einen ersten Zwischenbericht über SESAR veröffentlicht hat: «Single European Sky auf Kurs».

Mittlerweile hat das SESAR-Konsortium alle sechs geplanten Projektberichte (Deliverables) der Definitionsphase abgeschlossen – zuletzt im April dieses Jahres den Masterplan, der das zukünftige ATM-System beschreibt, und das Arbeitsprogramm für die nun folgende Entwicklungsphase, die bis 2013 dauern soll und vom sogenannten SESAR Joint Undertaking gemanagt wird. Es soll hier nicht versucht werden, im Detail auf den Inhalt der sechs Projektberichte einzugehen. Das ist völlig unmöglich, denn dazu sind die Dokumente schlicht zu umfangreich und zu komplex. Einige interessante Aspekte sollen trotzdem kurz erwähnt werden.

Laut Deliverable D1, «The Current Situation», eine Bestandesaufnahme des heutigen ATM-Systems, leisteten die Stakeholder der Luftfahrtbranche im Jahre 2004 einen Beitrag von 220 Milliarden Euro zum europäischen Bruttoinlandprodukt (BIP). Damit verbunden waren etwa vier Millionen Arbeitsplätze, wobei direkte, indirekte und induzierte Effekte berücksichtigt wurden. Diese Zahlen werden in Zukunft weiter wachsen. Das SESAR-Konsortium geht davon aus, dass die Luftfahrt das Potenzial hat, bis ins Jahr 2020 rund 470 Milliarden Euro zum europäischen BIP beitragen

«Die Stakeholder der Luftfahrtbranche leisteten im Jahre 2004 einen Beitrag von 220 Milliarden Euro zum europäischen Bruttoinlandprodukt.»

zu können. Es weist allerdings darauf hin, dass dieses Wachstum um bis zu 50 Milliarden Euro geringer ausfallen könnte, wenn es nicht gelänge, die Kapazität der Flughäfen, die teilweise schon heute aus allen Nähten platzen, der künftigen Nachfrage anzupassen.

Airlines: Zwischen Hammer und Amboss

In D1 werden die Stakeholder der Luftfahrtindustrie in vier Gruppen aufgeteilt. Die erste Gruppe ist diejenige der Airspace Users. Dazu gehören die kommerziellen Fluggesellschaften, die Militärfliegerei, die Business Aviation sowie die General Aviation. Die weiteren Stakeholder-Gruppen bilden die Flughäfen, die

schaften (Legacy Carriers) ihre Kosten markant senken müssen. So seien schon zwischen 1990 und 2000 die durchschnittlichen Erträge (Yields) real um etwa ein Drittel gesunken, während in der gleichen Zeit die Produktivität um typischerweise etwa 45 Prozent gestiegen sei. Trotzdem habe aber die operative Marge einen Wert von 2,9 Prozent nie überstiegen und sei im Jahr 2001 sogar auf -3,9 Prozent gefallen. Das erachtet das SESAR-Konsortium als nicht ausreichend für eine nachhaltige Entwicklung. Die Airlines müssten deshalb unbedingt in eine Lage versetzt werden, in der sie einen höheren Druck auf die anderen Stakeholder ausüben können.

	Kommerzielle Airlines	Flughäfen	ANSPs	Zulieferindustrie
Umsatz (in Mrd.€)	100	23	7	57
Operative Marge (in %)	3	20	Kostendeckung	6
Direkte Arbeitsplätze	710 000	135 000	54 000	310 000

Tabelle 1: Europäische Airlines schaffen viele Arbeitsplätze (Quelle: SESAR-Projektbericht D1).

Alle Geldwerte in Mrd. €	2000	2001	2002	2003	2004	2005 (erw.)	2006 (erw.)
Umsatz	265	248	247	260	206	339	363
Betriebsgewinn	8,6	-9,5	-4,0	-1,2	2,6	2,6	6,5
Reingewinn	3,0	-10,5	-9,1	-6,1	-4,6	-4,9	-1,8

Tabelle 2: Schwache Finanzzahlen der IATA-Airlines (Quelle: SESAR-Projektbericht D1).

Air Navigation Service Providers (ANSP) – das heisst die Flugsicherungsunternehmen wie zum Beispiel skyguide – und die Zulieferindustrie. Ein charakteristisches Kennzeichen der kommerziellen Airlines ist gemäss D1 ihre vergleichsweise bescheidene operative Marge, die für die europäischen Airlines mit rund drei Prozent angegeben wird (siehe Tabelle 1). Das heisst: Der Betriebsgewinn beziehungsweise das operative Ergebnis beläuft sich im langjährigen Durchschnitt auf lediglich etwa drei Prozent des Umsatzes. (Zum Vergleich: In den ersten neun Monaten des Jahres 2008 hat die SWISS eine Marge von knapp 10 Prozent erreicht, im Jahr 2007 sogar eine solche von 11,7 Prozent.)

Weltweit sieht die Sache kaum besser aus als in Europa, wie die in der Tabelle 2 aufgelisteten Zahlen der IATA (International Air Transport Association) zeigen, die ebenfalls D1 entnommen wurden. Insgesamt wiesen die IATA-Airlines nämlich in den vergangenen Jahren fast nur Reinverluste aus, wobei es sich allerdings für die Jahre 2005 und 2006 nicht um tatsächliche, sondern um erwartete Werte handelt. (Bemerkung: Diese Erwartungen wurden leider recht gut bestätigt, und auch für das Jahr 2008 rechnet die IATA bereits wieder mit Reinverlusten von 5,2 Milliarden Dollar – nach einem Reingewinn von insgesamt etwa 5,6 Milliarden Dollar im Jahr 2007.)

Nach Aussage von D2, «The Performance Target», sind die Airlines in den vergangenen Jahren einem immer stärkeren Wettbewerbsdruck ausgesetzt gewesen. Deshalb hätten die alteingesessenen Fluggesell-

In der Tabelle 1 sind die Margen auch für die anderen Stakeholder-Gruppen angegeben. Auffällig ist die vergleichsweise hohe operative Marge der Flughäfen. Es ist von 20 Prozent die Rede – eine Zahl, die laut D1 für eine Auswahl grosser europäischer Flughäfen repräsentativ ist. (Allerdings gilt es bei dieser Zahl zu beachten, dass die Flughäfen, grob gesagt, ungefähr die Hälfte ihres Umsatzes im Non-Aviation-Bereich erzielen.) Bei den ANSPs ist es etwas anders. Sie sind nämlich angehalten, die Gebühren so festzulegen, dass ihre Kosten gedeckt sind. 2005 haben die europäischen Flugsicherungsunternehmen rund 5,5 Milliarden Euro für die von ihnen kontrollierten Überflüge und zirka 1,5 Milliarden Euro für die Anflüge eingenommen. Dies ergibt zusammen den in der Tabelle 1 ausgewiesenen Umsatz von 7 Milliarden Euro. Da jedoch die Kosten von ANSP zu ANSP stark variieren, bestehen auch bei den Gebühren der einzelnen Anbieter grosse Differenzen. So verrechnete im Jahr 2005 das billigste Flugsicherungsunternehmen für einen bestimmten Überflug 390 Euro, während für den genau gleichen Überflug (gleiche Distanz, gleiches Flugzeug) vom teuersten Anbieter 1140 Euro verlangt wurden!

Das zukünftige ATM-System

In D2 werden weiter die Merkmale definiert, mit denen die Leistungsfähigkeit des zukünftigen ATM-Systems beschrieben wird. Diese Leistungsmerkmale, die Key Performance Indicators (KPI), wurden in Gruppen unterteilt, die Key Performance Areas (KPA; siehe

Tabelle 3). Von den insgesamt elf KPAs entsprechen vier – Capacity, Safety, Environmental Sustainability und Cost Effectiveness – den Forderungen, die der Nachfolger von Loyola de Palacio, Jacques Barrot, im Jahr 2005 als Ziele für SESAR formuliert hat. Diese lauteten:

- Verdreifachung der Kapazität
- Erhöhung der Sicherheit um den Faktor 10
- Reduzierung der Umweltbelastung pro Flug um 10 Prozent
- Senkung der Flugverkehrsmanagement-Kosten pro Flug für die Airspace Users um 50 Prozent.

SESAR wird diesen Forderungskatalog nicht vollständig erfüllen können. Das zeigt ein Blick auf Tabelle 3, in der zur Illustration ein paar konkrete KPIs mit ihren Zielwerten für das Jahr 2020 aufgelistet werden, wie sie im «SESAR Master Plan» (D5) schliesslich festgelegt wurden. So kann zum Beispiel die Kapazität des Systems bis ins Jahr 2020 nicht verdreifacht, sondern nur um 73 Prozent erhöht werden. Im Interview «Eine grosse Leistung der Luftfahrtbranche» in dieser «Rundschau»-Ausgabe erklärt Olaf Dlugi, weshalb das kein Problem ist.

Wie wird nun das zukünftige ATM-System konkret aussehen, mit dem die in der Tabelle 3 angegebenen KPI-Zielwerte erreicht werden sollen? Die Antwort auf diese Frage kann hier nur angedeutet werden, indem zuerst die wichtigsten Limiten des heutigen ATM-Systems beschrieben werden, wie sie in D1 aufgedeckt wurden:

- Das europäische Luftraumsystem besteht im Wesentlichen aus fixen, stark fragmentierten Lufträumen und starren Flugrouten-Strukturen. Die Flugzeuge können deshalb nicht die effizientesten

ten Routen fliegen, und die Air-Traffic-Controller haben einen unnötig hohen Arbeitsaufwand.

- Die gesamte Luftraumüberwachung macht kaum Gebrauch von der hohen Präzision, mit der die meisten Flugzeuge bereits heute fliegen können. Das Genauigkeitspotenzial der Flugzeuge liegt deshalb brach.
- In den Prozessen, Verfahren und Systemen, mit denen die verschiedenen Stakeholder die Flüge planen, steuern und durchführen, werden viele Entscheide isoliert getroffen, obwohl dadurch auch die Entscheide anderer Stakeholder beeinflusst werden. Das heisst: Ein grosser Teil der vorhandenen Informationsmenge wird nur in ungenügendem Ausmass weiterverwendet. Das führt ebenfalls zu Fragmentierung und zu wenig effizienten Flugprofilen.
- Mit den Hilfsmitteln und Verfahren, die heute verwendet werden, sind der Vergrösserung der Luftraumkapazität fundamentale Grenzen gesetzt, die bald erreicht werden.
- Die Piloten haben eine ungenügende Übersicht über die Flugzeuge, mit denen sie möglicherweise in Konflikt geraten. Das hindert sie, eine aktivere Rolle im ATM-Prozess zu übernehmen.
- Die Kapazität der Flughäfen und des Luftraums um die Flughäfen (Terminal Area) ist der wichtigste strukturelle Faktor für die Einschränkung der Gesamtkapazität.

Aus diesen Limiten leitet sich das Concept of Operations (CONOPS) für das zukünftige ATM-System ab:

- Mit Hilfe einer leistungsorientierten **Performance Partnership** aller Stakeholder sollen die Anreize künftig so gesetzt werden, dass ein Flug, wenn

KPA	KPI	Ausgangssituation		Ziel für 2020	
		Jahr	Wert	Absolut	Relativ
Capacity	IFR-Flüge pro Jahr	2005	9,2 Mio.	16 Mio.	+73 %
	Max. Flughafenkapazität (Bewegungen/h) in VMC (eine Piste)	2008	50	60	+20 %
	Max. Flughafenkapazität (Bewegungen/h) in IMC (eine Piste)	2008	25	48	+90 %
Safety	Zahl der Unfälle pro Jahr, die durch ATM verursacht werden	2005			± 0 %
Environmental Sustainability	Fueleinsparung pro Flug durch ATM-Verbesserungen	2005			10 %
	CO ² -Emission pro Flug durch ATM-Verbesserungen	2005			-10 %
Cost Effectiveness	Jährl. En-route- und Terminalkosten (€/Flug)	2004	800	400	-50 %
Efficiency	Zahl der pünktlichen Abflüge			> 98 %	
	Durchschnittl. Verspätung der übrigen Abflüge			< 10 Min.	
Predictability	Flüge, die pünktlich ankommen			> 95 %	
	Totaler Reactionary Delay	2010			-50 %

Tabelle 3: Ambitiöse Ziele für das zukünftige ATM-System (Quelle: SESAR-Projektbericht D5).

überhaupt, nur noch wenig von jenem Idealweg abweicht, den der Airspace User dafür vorgesehen hat. Das heisst: In Zukunft sollen nicht nur die Airlines, sondern auch die Flughäfen und die ANSPs ein Interesse daran haben, die Flüge so effizient und pünktlich wie möglich durchzuführen.

- Grundlage für das neue ATM-System ist das **System-Wide Information Management (SWIM)**, eine neue Informationsplattform, in die nicht nur die Position aller Flugzeuge in Echtzeit, sondern auch die Einrichtungen am Boden eingebunden sind. Salopp ausgedrückt ist SWIM so etwas wie ein «neuartiges World Wide Web».
- SWIM wird auch die Grundlage liefern für alle **Collaborative-Decision-Making-Prozesse (CDM)**, mit denen man in Zukunft möglichst effizient auf Störungen und andere Einflüsse reagieren will.
- Das Ziel des zukünftigen ATM-Systems ist wie beschrieben ein optimaler Weg für jeden Flug. Man spricht in diesem Zusammenhang von **Business Trajectory** beziehungsweise beim Militär von **Mission Trajectory**. Eine solche Trajectory wird mit Hilfe von vier Dimensionen dargestellt (Raum und Zeit), die allen interessierten Stakeholdern in Echtzeit zur Verfügung steht.

«Das europäische Luftraumsystem besteht im Wesentlichen aus fixen, stark fragmentierten Lufträumen und starren Flugrouten-Strukturen.»

Einsparmöglichkeiten in Milliardenhöhe

In D5, dem Masterplan, werden die Einsparungen quantifiziert, die mit dem neuen ATM-System erreicht werden können. Zwar hat sich im Verlauf der Definitionsphase gezeigt, dass mit SESAR allein die Flugver-

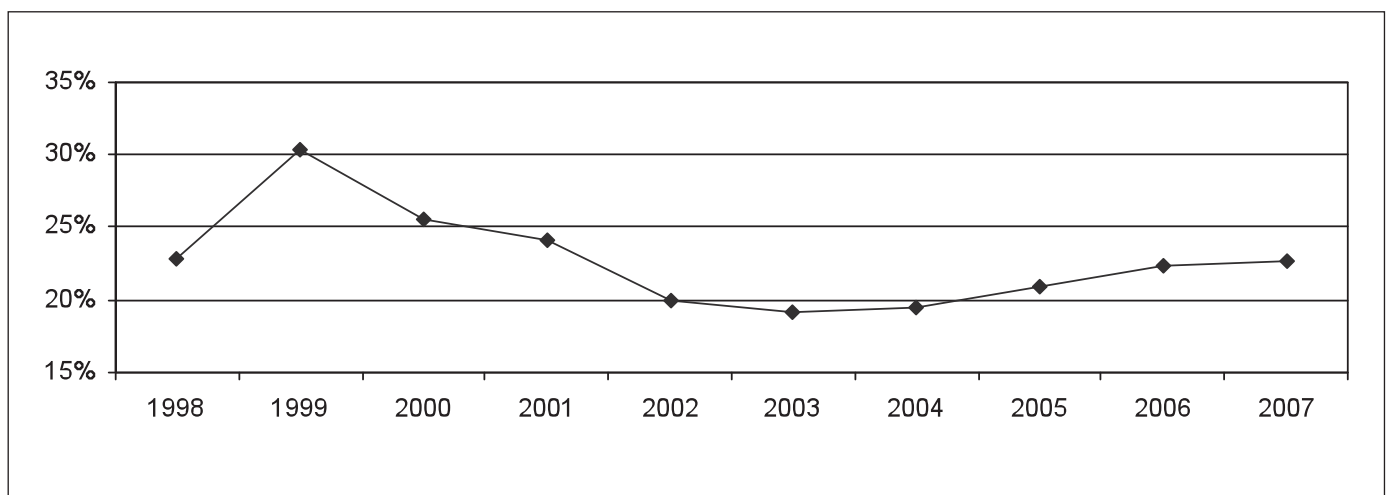
ziellen Airlines von insgesamt 9 Milliarden Euro bis 2020. Dazu kommen umgerechnet rund 10 Milliarden Euro Einsparungen für die Passagiere, deren Reisezeit kürzer wird. Weil die optimalen Flugwege in Zukunft viel besser eingehalten werden können, reduziert sich auch der Kerosinverbrauch pro Flug. So können bis zu 17 Millionen Tonnen Kerosin eingespart werden. Kostenersparnis für die Airlines: 8 Milliarden Euro.

Schliesslich quantifiziert D5 auch noch eine Einsparmöglichkeit im Zusammenhang mit der Low Visibility Operation: Da in Zukunft bei solchen Wetterbedingungen die Kapazität viel weniger eingeschränkt sein wird als heute noch (siehe Tabelle 3) und deshalb auch weniger Flüge annulliert werden müssen, ergeben sich weitere Einsparungen von 2 Milliarden Euro

für die Airlines und umgerechnet etwa 2,5 Milliarden Euro für die Passagiere in Form von eingesparter Reisezeit.

Selbstverständlich sind all diese Einsparungen nicht gratis. Werden alle geplanten SESAR-Massnahmen umgesetzt, sind damit Investitionskosten von insgesamt fast 30 Milliarden Euro verbunden. Das ist für wahr kein Pappenstiel, und es bleibt darum zu hoffen, dass GALILEO kein schlechtes Omen für SESAR ist.

Übrigens: Seit 1999 hat sich die durchschnittliche Verspätungssituation in Europa laut AEA erheblich verbessert (siehe Grafik). Das ist auch in Zürich spürbar, wo im letzten Jahr noch 21,4 Prozent aller Abflüge mehr als 15 Minuten Verspätung aufwiesen. 44 Prozent dieser verspäteten Abflüge waren auf eine verspätete Ankunft der Flugzeuge zurückzuführen.



Zahl der Flüge in Europa, die mehr als 15 Minuten Verspätung hatten.

kehrsmanagement-Kosten für die Airspace User nicht wie angestrebt von heute 800 auf 400 Euro pro Flug gesenkt werden können, sondern «nur» auf 630 Euro. Trotzdem errechnet das SESAR-Konsortium daraus bis ins Jahr 2020 Einsparungen in der Höhe von rund 8 Milliarden Euro für die kommerziellen Airlines. Ein effizienter verwalteter Luftraum erhöht die Kapazität und reduziert die Verspätungen. Das äussert sich in einer weiteren Kostenersparnis für die kommer-

Lässt man diese Folgeverspätungen wiederum ausser Acht, dann waren noch in 71 Prozent «Airport & Air Traffic Control» die Verursacher der Verspätungen. Spitzenreiter bei der Zahl der verspäteten Abflüge war 2007 London LHR: 39,2 Prozent aller Flüge verliessen dort im letzten Jahr das Gate mit mehr als 15 Minuten Verspätung. ●

«Eine grosse Leistung der Luftfahrtbranche»

Olaf Dlugi, ein ehemaliger Swissair-Pilot, hat während der ersten Phase des EU-Projekts «Single European Sky ATM Research» (SESAR) als Chairman of the Executive Committee des SESAR-Konsortiums eine prominente Rolle gespielt. Im folgenden Interview hält er Rückschau auf diese spannende und arbeitsreiche Zeit, in der er auch eine Enttäuschung erlebte.

Fragen: Roland Zaugg

«Rundschau»: Vor einem Jahr, bei der Publikation deines Artikels «Single European Sky auf Kurs», war die erste Phase von SESAR, dieses gross angelegten EU-Projekts zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagement-Systems (Air Traffic Management, ATM), noch in vollem Gange. Konnte sie in der Zwischenzeit abgeschlossen werden?

Olaf Dlugi: Ja, die Definitionsphase ist in der Zwischenzeit erfolgreich und nach Plan abgeschlossen worden.

«RS»: Kannst du für uns nochmals kurz zusammenfassen, wie es überhaupt zu SESAR kam?

O.D.: Die Performance Review Commission (PRC) von Eurocontrol, die die Leistung des europäischen ATM-Systems überwacht, analysiert jährlich das vorangegangene Jahr und macht auf der Basis dieser Untersuchung eine Voraussage für die folgenden Jahre. Im Rahmen dieser Daueraufgabe stellte die PRC fest, dass die europäische Luftfahrt mit ihrem Flugsicherungssystem – das zwar eine Reihe von modernen Hilfsmitteln aufweist, im Prinzip aber immer noch so arbeitet wie vor 50 Jahren – etwa im Jahr 2013 an ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird. In der Folge untersuchte die Europäische Kommission, wie wichtig eigentlich die Luftfahrt für die Entwicklung der EU-Wirtschaft ist. Das Resultat dieser Erhebungen war eindeutig: Aufgrund der globalen Abhängigkeiten ist der Einfluss der Luftfahrt derart gross, dass man gegen die absehbaren Kapazitätsgrenzen unbedingt etwas unternehmen musste.

«RS»: Wie ging es dann weiter?

O.D.: Jacques Barrot, der damalige EU-Verkehrskommissar, hat als Ziel für das zukünftige ATM-System die Forderung aufgestellt, dass es das Dreifache vom heutigen Luftverkehrsaufkommen bewältigen können müsse, und dies bei einer Reduktion der ATM-Kosten pro Flug von 50 Prozent. Zusätzlich forderte Barrot, dass trotz des erwarteten Verkehrswachstums die Zahl der Unfälle, bei denen die ATM eine Rolle spielt, stabil bleiben müsse. Das heisst aber, dass man die Flugsicherheit um den Faktor 9 würde verbessern müssen, denn die Sicherheit muss mit dem Quadrat der Verkehrszunahme wachsen,

damit die Unfallzahl stabil bleibt. So ist der Faktor 10 für die Sicherheit entstanden. Und schliesslich sollte laut Barrot die Umweltbelastung pro Flug um 10 Prozent reduziert werden, und zwar allein durch ATM-Massnahmen, wie zum Beispiel direktere Routen oder häufigere Continuous Descent Approaches.

«RS»: Woher kommen diese konkreten Zahlen von Barrot? Lassen sie sich irgendwo ableiten?

O.D.: Nein, im Prinzip handelt es sich hier einfach um politische Vorgaben, ausser dass eben der Faktor 10 bei der Sicherheit mit dem Faktor 3 beim Verkehrsaufkommen eng verknüpft ist. Eine der Aufgaben der Definitionsphase des SESAR-Projekts lautete, die Vorgaben von Barrot auf ihre Machbarkeit hin zu überprüfen. Denn im Grunde genommen war diese erste Phase nichts anderes als eine umfangreiche Machbarkeitsstudie für das zukünftige ATM-System.

«RS»: Die politische Vision für SESAR war damit formuliert. Wie entstand daraus das eigentliche Projekt?

O.D.: Die EU hat das Projekt zur Modernisierung des europäischen ATM-Systems gemäss den bestehenden EU-Richtlinien offiziell ausgeschrieben. Jeder, der sich berufen und ausreichend qualifiziert fühlte, konnte sich dafür bewerben. Nachdem die Luftfahrtbranche Wind davon bekommen hatte, dass sich auch grosse Consulting-Firmen für SESAR interessieren würden, hat sie sich ziemlich rasch zusammengerauft und erörtert, ob man eventuell auch als reines Luftfahrt-Konsortium eine Bewerbung einreichen sollte. Dieser Prozess verlief positiv und mündete schliesslich in der Bildung des Konsortiums, das letztendlich den Zuschlag für das SESAR-Projekt erhielt.

Dass es uns gelang, ein solches Konsortium zu gründen, ist meiner Meinung nach eine grosse Leistung der Luftfahrtbranche, wie sie bisher noch kein anderer Industriezweig zustande gebracht hat. Denn das SESAR-Konsortium umfasste nicht nur alle Stakeholder der Luftfahrt, also Airlines, Flughäfen, Air Navigation Traffic Providers (ANSP), Hersteller und das Militär. Auch der Mix von unterschiedlichen Gesellschaftsformen – öffentliche Aktiengesellschaften, staatliche Unternehmen, Verbände, Interessenvertretungen – innerhalb des Konsortiums war eine grosse Herausforderung, denn die Vorgabe war, dass alle Mit-

«Wir werden es 2020 sicher nicht mit einem System zu tun haben, das bereits wieder an seinen strukturellen Grenzen angelangt ist.»

glieder des Konsortiums einen Vertrag unterschreiben mussten. Dieser Mix hat die Sache auch fast nochmals zum Scheitern gebracht. Aber nach eineinhalb Jahren intensiver Arbeit wurde das Unwahrscheinliche trotzdem wahr.

«RS»: Wie bist du persönlich in dieses Projekt hineingeraten?

O.D.: Als CEO der Augsburg Airways war ich Mitglied des Vorstandes der European Regions Airlines Association (ERA). Nach meinem Weggang bei Augsburg Airways habe ich weiter für die ERA gearbeitet und für sie einzelne Strategiestudien erstellt. Als nun bekannt wurde, dass sich für das geplante SESAR-Projekt möglicherweise auch ein Luftfahrt-Konsortium bilden würde, sollte ich für die ERA abklären, ob sie da mitmachen sollte oder nicht. Sehr schnell wurde mir klar, dass sie sich unbedingt beteiligen musste. Das habe ich der ERA mitgeteilt, und aufgrund meines Erfahrungsschatzes – Militärpilot, Swissair-Pilot, CEO einer Regionalfluggesellschaft, diverse Beratungsaufgaben – wurde ich von dieser schliesslich gebeten, sie gleich selbst im Konsortium zu vertreten. So bin ich



Bevor **Olaf Dlugi** 1969 in die Swissair eintrat, war er Offizier und Jagdflieger bei der Deutschen Luftwaffe. Er flog dort die F-84F Thunderstreak und den F104G Starfighter. Während seiner 28 Jahre bei der ehemaligen Schweizer Nationalfluggesellschaft pilo-

tierte Dlugi die verschiedensten Flugzeugtypen, auf denen er auch als Instruktor wirkte, zuletzt die Boeing 747-300. Berufsbegleitend absolvierte er 1984/85 ein Postgraduate-Management-Studium an der Hochschule St. Gallen.

Nach seiner Pensionierung als Swissair-Pilot im Jahr 1996 wurde Dlugi CEO und Präsident der Augsburg Airways (bis 2002). In dieser Zeit wurde die deutsche Regionalfluggesellschaft erster Franchisenehmer der Lufthansa. Dlugi war damit Mitbegründer des Regionalkonzeptes des Lufthansa-Konzerns. Als CEO der Augsburg Airways war er ausserdem Mitglied des Vorstandes der European Regions Airline Association (ERA). Diesem gehört er seit 2007 wieder an.

Im Jahr 2002 kehrte Dlugi in die Schweiz zurück und betätigt sich seither als Aviation Consultant. Im Auftrag der ERA vertrat er deren Interessen während der Definitionsphase des EU-Projekts SESAR. Er wurde in dessen Executive Board berufen, das die Gesamtverantwortung für das Projekt trug, und schliesslich zu dessen Chairman gewählt. Die Definitionsphase wurde im Mai 2008 erfolgreich abgeschlossen. Heute ist Dlugi Senior Advisor des Executive Directors der Entwicklungsphase von SESAR. Für seine Verdienste im Projekt SESAR wurde er in diesem Jahr von der ERA mit dem «Industry Award» ausgezeichnet.

Dlugi (67) ist verheiratet und Vater einer erwachsenen Tochter. Er wohnt in Küsnacht bei Zürich.

als ERA-Vertreter von Anfang an dabei gewesen, und zwar in der Stakeholder-Gruppe der Airspace Users, in der zum Beispiel auch die IATA (International Air Transport Association), die AEA (Association of European Airlines) oder auch die Lufthansa und die Iberia vertreten waren – um hier nur einige zu nennen.

**«Im Grunde verpflichtet
sich die Partner, den Flug auch
tatsächlich so durchzuführen,
wie das die Airline ursprünglich
geplant hat.»**

Daneben gab es noch die Stakeholder-Gruppen der Airports und der ANSPs sowie die Gruppe der Zulieferindustrie, die beispielsweise durch Thales und Airbus repräsentiert wurde.

«RS»: Hatte zu dieser Zeit das Konsortium den Auftrag für die Definitionsphase des SESAR-Projekts bereits erhalten?

O.D.: Nein, ich spreche immer noch von den Vorarbeiten, die etwa eineinhalb Jahre dauerten. Nachdem wir also das Konsortium gebildet und zweckmässig organisiert hatten, schlossen wir mit Eurocontrol einen Vertrag ab. Die EU-Kommission hatte nämlich die oberste Verantwortung für das SESAR-Projekt an Eurocontrol delegiert, da diese «Agency» über das notwendige Fachwissen verfügt.

Erst jetzt konnten wir uns an die Aufgabe machen, gemeinsam die Details für die erste Phase von SESAR auszuarbeiten. Im Laufe dieser Vorarbeiten haben wir insgesamt 22 Arbeitspakete definiert, in denen wir detailliert die Arbeit beschrieben haben, die es während der anschliessenden Definitionsphase zu leisten galt: Wer macht was und mit welchem Aufwand? Und welche Ziele müssen erreicht werden? Für eines der 22 Arbeitspakete, nämlich für die sogenannten Short-term Improvements, war ich verantwortlich. Mit diesem sehr wichtigen Arbeitspaket wollten wir, basierend auf bereits bestehender Technologie, so schnell wie möglich zu konkreten Ergebnissen kommen, das heisst, sogenannte Short-term Benefits vor allem für die Fluggesellschaften erreichen. Erst als wir all diese Projektschritte genau analysiert und beschrieben hatten, konnten wir unsere Bewerbung bei Eurocontrol einreichen...

«RS»: ...für die ihr schliesslich den Zuschlag bekommen habt?

O.D.: Genau.

«RS»: Vor den von dir erwähnten Beratungsunternehmen?

O.D.: Nein, denn letztlich hat sich keine der ursprünglich interessierten Consulting-Firmen beworben. Den Grund dafür haben wir aber erst später erfahren. Die Beratungsunternehmen wussten natürlich, dass sie nicht in der Lage waren, das Projekt ohne tatkräftige



Olaf Dlugi erhält den ERA-«Industry Award 2008».

Hilfe aus der Luftfahrtbranche durchzuführen. Sie hatten deshalb mit einigen möglichen Partnern, zum Beispiel mit der IATA, informelle Gespräche geführt und diese angefragt, ob sie sie eventuell unterstützen würden. Nachdem aber die Entscheidung bereits gefallen war, dass sich ein Industrie-Konsortium bilden würde, haben die Angefragten alle abgelehnt. Da bekamen die Beratungsunternehmen kalte Füße und verzichteten schliesslich auf eine Bewerbung.

«RS»: Wie leitet man ein derart grosses Projekt, wie es die Definitionsphase von SESAR war?

O.D.: Wir haben das Inhaltliche strikt vom Organisatorischen getrennt und für Letzteres ein sogenanntes Project Directorate gegründet. Rund 25 Leute in Toulouse, die unter der Leitung von Christian Dumas von Airbus standen, haben die Arbeit von bis zu 600 Fachleuten koordiniert, die über ganz Europa verteilt waren und an SESAR arbeiteten. Das war eine enorme Aufgabe, denn die Koordination betraf ja nicht nur die räumliche Verteilung der Mitarbeiter. Eine grosse Herausforderung waren ebenso die vielen zeitlichen Abhängigkeiten zwischen Hunderten von Arbeitsschritten.

«RS»: Im Laufe der Definitionsphase sind sechs umfangreiche Projektberichte (Deliverables) entstanden. Kannst du uns kurz einen Überblick über deren Struktur geben?

O.D.: Das Ziel der Definitionsphase bestand darin, das zukünftige ATM-System zu beschreiben. Weiter mussten wir abklären, ob wir überhaupt in der Lage sein würden, die Vorgaben der EU einzuhalten. Und drittens galt es, die Kosten und den Nutzen des gesamten Projekts abzuschätzen. Wir sind schrittweise vorgegangen und haben im ersten Projektbericht, in D1, eine umfangreiche Bestandesaufnahme vorgenommen: Wo stehen wir heute und wo sind die Engpässe? In zweiten Deliverable haben sich dann alle Stakeholder auf die messbaren Kriterien geeinigt, mit denen die Leistungsfähigkeit des zukünftigen ATM-Systems ausgedrückt werden sollte. Nachdem uns also D2 sozusagen die zweckmässigen Massstäbe zur Messung der Leistung geliefert hatte, konnten wir dann in D3 festlegen, wohin die Reise gehen sollte. So ist das Concept of Operations (CONOPS) entstanden, in dem

wir in D3 beschrieben haben, wie das ATM-Umfeld im Jahr 2020 aussehen soll.

«RS»: Kannst du darüber etwas sagen? In welchen Bereichen müssen wir mit den grössten Veränderungen rechnen?

O.D.: Bisher wurden in der Produktionskette «Flugdurchführung» eigentlich nur die Fluggesellschaften und die ANSPs als wichtig erachtet. Die Flughäfen standen im Grunde genommen an der Seitenlinie. Das wird sich ändern, die Flughäfen werden in Zukunft ebenfalls konsequent in die Produktionskette eingebunden, die auf einer sogenannten Performance Partnership basieren wird.

Eine zweite grosse Neuerung wird das europäische System-Wide Information Management (SWIM) darstellen, in dem in Zukunft alle Performance-Partner vernetzt sein werden. Alle für einen Flug wichtigen Informationen werden in SWIM gesammelt und für alle Beteiligten zur Verfügung gestellt. Wenn also ein Flug aus irgendeinem Grund, zum Beispiel wegen eines Gewitters, einen Umweg fliegt und dadurch eine Verzögerung entsteht, dann erfahren das dank SWIM alle Beteiligten verzugslos, und entsprechend können sie sich optimal darauf einstellen. Zu den Daten, die die Flugzeuge an SWIM liefern werden, gehören auch aktuelle Wetterinformationen. Vor allem die Winddaten, die so insgesamt viel genauer werden, sollen die Vorhersehbarkeit des ganzen Systems erhöhen. SWIM wird aber nicht nur während des täglichen Betriebs von grossem Nutzen sein. Bereits viel früher, nämlich in der Phase, da die Airlines ihre Flugpläne ausarbeiten, hilft es, die Qualität der Planung zu erhöhen.

Drittens wird sich die Kontrolle des Luftraums erheblich verändern. Die Flugsicherung und den Air Traffic Controller wird es selbstverständlich auch in Zukunft geben. Gewisse Kontrollaufgaben werden sich aber ins Cockpit verschieben. Denn wenn jedes Flugzeug dank SWIM für alle andern Flugzeuge ebenfalls «sichtbar» wird, können die Flugzeuge beziehungsweise deren FMS (Flight Management System) gewisse Separationsaufgaben autonom vornehmen. Dieser Paradigmenwechsel ist übrigens auch der Hauptgrund, weshalb wir in Zukunft in der Luft wieder mehr Platz haben werden. Die Kapazität wird heute nämlich im Wesentlichen durch die Anzahl der Flugzeuge eingeschränkt, die ein einzelner Controller zu überwachen in der Lage ist. Werden dem Controller gewisse Überwachungsaufgaben abgenommen, kann der von ihm kontrollierte Luftraumsektor mehr Flugzeuge aufnehmen, ohne dass dadurch die Sicherheit beeinträchtigt wird.

«RS»: Die Kapazität soll also steigen, ohne dass sich an den Minimalabständen zwischen den Flugzeugen etwas ändern muss?

O.D.: Genau. Die Minimalabstände werden sicher auch reduziert werden. Nur wurden die Werte noch nicht festgelegt.

«RS»: Wie sieht es mit den Functional Airspace Blocks (FAB) aus?

O.D.: Die sind ausserhalb unseres Projekts SESAR angesiedelt und Teil der politischen Seite von Single European Sky. Die Möglichkeiten, die sich durch die

Einführung der FABs ergeben, sind demnach in SESAR nicht berücksichtigt. Wir haben allerdings auf deren enormes Potenzial für eine ATM-Kostenreduktion aufmerksam gemacht. Im Moment sind die Verkehrsminister gerade daran, das Folgepaket SES II zu verabschieden, das geschnürt wurde, weil das ursprüngliche

«Die gesamten Investitionskosten bis ins Jahr 2020 werden sich auf etwa 30 Milliarden Euro belaufen.»

SES-Paket (SES I) bisher nicht den gewünschten Erfolg hatte. In diesem SES II steht, dass die FABs bis zum Jahr 2012 eingeführt werden sollen.

«RS»: Du hast von einer Performance Partnership gesprochen. Was muss man sich darunter konkret vorstellen?

O.D.: In einer Performance Partnership verpflichten sich die Partner – in unserem Fall die Fluggesellschaften, die ANSPs und die Airports –, vertraglich vereinbarte Leistungen zu erbringen, um das Produkt Flug von der Planung bis zur Durchführung zu optimieren. Die Partner werden beispielsweise festlegen, dass ein Flug, der pünktlich bereit steht, anschliessend ohne Verzug an die Startposition rollen kann und die Startfreigabe erhält. Es soll also nicht mehr vorkommen, dass ein Flugzeug längere Zeit am Standplatz oder mit laufenden Triebwerken vor der Piste warten muss, nur weil der Flughafen beziehungsweise die Flugsicherung andere Prioritäten haben. Im Grunde verpflichten sich die Partner also, den Flug auch tatsächlich so durchzuführen, wie das die Airline ursprünglich geplant hat.

«RS»: Was geschieht, wenn das trotz aller Bemühungen nicht gelingt?

O.D.: Dann soll ein Malus-System zum Tragen kommen, das wir im Rahmen von SESAR empfohlen haben. Eine Airline soll beispielsweise dem Flughafen sagen können: «Hör mal, du hast deine Leistung nicht erbracht, ich zahl dir das nicht.» Ebenso soll sie in Zukunft für einen Flug von A nach B weniger ATM-Gebühren bezahlen müssen, wenn dieser teilweise mit Eigen-Separation durchgeführt wurde. Das soll nicht heissen, dass ältere Flugzeuge, die die Fähigkeit für eine solche Eigen-Separation nicht haben, verboten würden. Aber für diese Flugzeuge sollen die Airlines in Zukunft höhere ATM-Gebühren bezahlen müssen.

Grundsätzlich darf es nicht mehr vorkommen, dass die Airlines, die untereinander in einem knüppelhaften Wettbewerb stehen, für Dienstleistungen einfach bezahlen müssen, deren Qualität sie nicht beeinflussen können. Dass sich alle Stakeholder, also auch die ANSPs und die Flughäfen, auf diesen Grundsatz eini-

gen konnten, erachte ich als ganz grossen Erfolg von SESAR.

«RS»: Das tönt für mich alles etwas gar stark nach Zukunftsmusik.

O.D.: Das ist im Moment natürlich noch Zukunftsmusik, die Noten dazu sind aber bereits geschrieben worden – in den SESAR-Projektberichten.

«RS»: Ich habe dich bei D3 unterbrochen. Kommen wir nun zu den weiteren Projektberichten.

O.D.: Nachdem wir in D3 beschrieben hatten, wie das zukünftige ATM-System aussehen soll, formulierten wir in D4 den Weg, wie wir dorthin gelangen wollen. Dann kam endlich der Masterplan, der eigentlich nichts anderes ist als die Bibel für die Entwicklungsphase des SESAR-Projekts. Diese zweite Phase des Projekts dauert von 2008 bis 2013. Im Masterplan haben wir detailliert beschrieben, was in der Entwicklungsphase alles gemacht, entwickelt, geprüft, simuliert und verifiziert werden muss. Wie diese Arbeit erledigt werden soll, haben wir schliesslich im letzten Projektbericht, in D6, festgehalten.

«RS»: Im Masterplan steht auch, wie viel SESAR kosten soll. Was sind die wichtigsten Resultate?

O.D.: Die gesamten Investitionskosten bis ins Jahr 2020 werden sich auf etwa 30 Milliarden Euro belaufen. Den grössten Brocken davon werden die Airspace Users zu buckeln haben, für die sich die Investitionen auch erst vergleichsweise spät auszuzahlen beginnen, nämlich etwa 2019. Ich muss allerdings betonen, dass auch für die Airspace Users die Kosten-Nutzen-Analyse für SESAR insgesamt positiv ausfiel. Bei den ANSPs und den Flughäfen sind die Investitionskosten, die SESAR mit sich zieht, geringer.

«RS»: Stehen diesen enormen Investitionskosten tatsächlich auch entsprechende Einsparungen gegenüber?

O.D.: Ja, allerdings fallen die Einsparungen umso kleiner aus, je später die Airspace Users sich auf das neue ATM-System umzustellen beginnen. Die Politik sollte deshalb unbedingt Anreize schaffen, dass die Airlines nicht erst im letzten Moment, sondern möglichst früh in die neue Technologie investieren werden, sobald diese vorhanden ist. Das haben wir in SESAR so festgehalten, und gleichzeitig haben wir die Tatsache, dass dies möglicherweise nicht passieren wird, als eines der grösseren Risiken für das ganze Projekt identifiziert.

«RS»: SESAR könnte also durchaus noch scheitern?

O.D.: Das glaube ich nicht, denn die Luftfahrt ist derart wichtig für die Entwicklung der europäischen Wirtschaft, dass ich mir das schlicht nicht vorstellen kann. Zudem steht da mittlerweile sehr viel Geld auf dem Spiel. Nachdem wir für die Definitionsphase 60 Millionen Euro zur Verfügung hatten, sind dem Execu-

tive Director des SESAR Joint Undertakings (SJU), das für die Entwicklungsphase verantwortlich ist, bereits weitere 2,1 Milliarden Euro zugesprochen worden. Von diesen 2,1 Milliarden stammen 700 Millionen Euro von der EU, 700 Millionen von Eurocontrol und 700 Millionen von der Industrie. Vermutlich wird jedoch von der Industrie sogar noch mehr Geld kommen, denn die Bereitschaft, in der Entwicklungsphase mitzumachen und zu investieren, ist grösser als erwartet.

«RS»: Wird SESAR die von Jacques Barrot postulierten Ziele erreichen?

O.D.: Im Prinzip schon. Das neue ATM-System wird strukturell in der Lage sein, dereinst das Dreifache des heutigen Verkehrsaufkommens zu bewältigen – zur Hälfte der heutigen ATM-Kosten pro Flug. Allerdings werden wir diese Ziele mit den Investitionskosten von 30 Milliarden Euro nicht realisieren können. Wir haben nämlich festgestellt, dass mit SESAR bis ins Jahr 2020 «nur» eine Erhöhung der Kapazität um 73 Prozent und eine Reduktion der ATM-Kosten pro Flug von durchschnittlich rund 800 auf 630 Euro erreicht werden kann. Wir sind aber überzeugt, dass mit der Einführung der FABs, die ja nicht Teil von SESAR, sondern von SES I beziehungsweise SES II sind, die ATM-Kosten pro Flug wie beabsichtigt in die Gegend von 400 Euro fallen werden. Und zu den 73 Prozent ist Folgendes zu sagen: Das Ziel einer Verdreifachung ist mit dieser Kapazitätssteigerung natürlich nicht erreicht. Das bis 2020 tatsächlich erwartete Verkehrswachstum kann damit aber bewältigt werden. Ausserdem besitzt das zukünftige ATM-System genügend Potenzial für eine weitere Kapazitätserhöhung, wenn zum Beispiel auch die Möglichkeiten von ASAS Self-Separation (Airborne Separation Assistance System) voll ausgenutzt werden. Nur sieht der Zeitplan für ASAS so aus, dass dieses Konzept bis 2020 noch nicht zur Verfügung stehen wird. Aber wir werden es 2020 sicher nicht mit einem System zu tun haben, das bereits wieder an seinen strukturellen Grenzen angelangt ist.

«RS»: Die Verantwortung ist in der Zwischenzeit vom SESAR-Konsortium an das SESAR Joint Undertaking abgegeben worden. Bist du nun arbeitslos geworden?

O.D.: Nein, obwohl meine Frau und ich meinten, dass es nun eigentlich reichen würde. Patrick Ky, der Exe-

cutive Director des SJU, also quasi mein Nachfolger, hat mich gebeten, ihn und sein Management während der ersten zwölf Monate der Entwicklungsphase zu unterstützen. Das ist indes keine Vollzeitstelle mehr.

«RS»: Hat die Entwicklungsphase bereits begonnen?

O.D.: Der Aufbau der Entwicklungsphase hat begonnen, ja. Für das SJU geht es nun zuerst darum, mit den Industrieunternehmen, den ANSPs und den Flughäfen, die sich in den kommenden Jahren an der Entwicklungsphase beteiligen wollen, Arbeitsverträge abzuschliessen. Diese Phase soll bis Ende Oktober 2008 abgeschlossen sein. Bei den Airlines ist es etwas anders. Sie müssen sich nicht in das SJU einkaufen, obwohl sie in wichtigen Arbeitspaketen ebenfalls benötigt werden. Die Mitwirkung reicht von der Entwicklung von Flight-Ops-Verfahren bis hin zu Testflügen. Der damit verbundene Aufwand wird ihnen vollständig zurück-erstattet, aus den erwähnten 2,1 Milliarden Euro. Noch ist nichts entschieden, aber ich bin überzeugt, dass die SWISS mitmachen wird, ebenso wie hoffentlich der Flughafen Zürich. Das würde mich besonders freuen, nachdem ich leider mit meinen Bemühungen gescheitert bin, auf dem Flughafen Zürich mein SESAR-Arbeitspaket Short-term Improvements in die Praxis umzusetzen. Bei diesem Pilotprojekt wäre es um RNP-Anflüge (Required Navigation Performance) im Zusammenhang mit dem gekröpften Nordanflug gegangen, aber auch um Continuous Descent Approaches (CDA), die ich dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und Unique vorgeschlagen habe.

«RS»: Ein solcher CDA ist doch gar nichts Neues, sondern wurde schon früher von den Piloten, wenn immer möglich, angestrebt. Nur lassen der Verkehr und die komplizierten Luftraumstrukturen heute einen CDA immer weniger zu.

O.D.: Das ist ja genau der Witz. Mit einfacheren Luftraumstrukturen könnte man vermehrt CDAs fliegen, und die Anwohner hätten weniger Lärm – auch in Süddeutschland. Ich bin überzeugt, dass in Zürich viel Potenzial vorhanden gewesen wäre, wenn man mit unseren Technikern und Verfahrensspezialisten sowie der Deutschen Flugsicherung, die auch Mitglied des Konsortiums war, über die Probleme gesprochen hätte. •

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

«Bonus-Modell» für Piloten:
Ein Gratisgetränk nach Wahl.

Ausschneiden und mitbringen!

Borneo – Nervenkitzel im Dschungel und auf hoher See

Dominique Wirz, F/O A320, reist und fotografiert seit 1990 in Indonesien, dem grössten Archipel der Welt. Für die «Rundschau» berichtet er von zweien seiner wildesten Abenteuer in diesem geheimnisvollen Inselreich. Er nimmt uns mit ins Herz der Dschungelinsel Borneo, wo ihm böse Geister üble Streiche spielen. Kaum der grünen Hölle entkommen, sticht er an Bord eines illegalen Lastenseglers in die raue See. Ein Abenteuer, das ruhig beginnt, dann aber eine unerwartete Wendung nimmt...

Text und Fotos: Dominique Wirz, F/O A320

Vorsichtig setze ich meinen Fuss in eine Ritze des blank geschliffenen Felsens. «Nur jetzt nicht ausrutschen», schiesst es durch meinen Kopf. Der feuchte, mit einer Algenschicht überzogene, dunkle Felsen glänzt verdächtig. Ich halte mich an einer Wurzel fest und stemme mich und meinem über 30 Kilogramm schweren Rucksack nach oben. Doch bald habe ich die etwa acht Meter hohe Stufe geschafft und blicke über den tosenden Wasserfall nach unten. Das Gelände hier im tiefen Regenwald Borneos sei anspruchsvoll, hatte Thomas damals in seinem öffentlichen Diavortrag in Basel betont. Es war der Abend, an dem wir uns kennengelernt haben. Wir haben beide

schon mehrere Abenteuer auf Borneo erlebt und entschlossen uns, bald auf die grosse Insel im Osten Singapurs zurückzukehren. Borneo war einst ganz mit Urwald bedeckt. Abholzungen, Palmölplantagen und ausser Kontrolle geratene Brände haben jedoch weit über die Hälfte der Wälder zerstört. Doch glücklicherweise blieb bis heute noch ein letztes grosses Stück Urwald im Zentrum der Insel erhalten, das uns beide magisch anzieht.

Expedition ins Herz von Borneo

Die Tragriemen scheuern an meinen Schultern, obwohl erst eine Dreiviertelstunde verstrichen ist, seit uns drei Begleiter mit einem Langboot am oberen Tubu-Fluss abgesetzt haben. Immer noch sehe ich die drei, wie sie winken und sich in ihrem Boot langsam flussabwärts treiben lassen. Zwei Tage hatte die riskoreiche Fahrt von Malinau, dem Hauptort der Region, gedauert. Zuerst fuhren wir einige Stunden auf dem

Mentarang-Fluss, bis wir in den Tubu einbogen. Dann kamen die ersten Stromschnellen. Langsam kämpfte sich das Langboot durch die weiss schäumenden Wassermassen, während der Mann am Bug Zeichen gab und ab und zu wild ruderte. Wasser spritzte in unsere Gesichter. Das Boot kippte immer wieder überraschend

in eine bedrohliche Schiefelage. An besonders schwierigen und riskanten Stellen mussten wir aussteigen und die Stromschnellen zu Fuss umgehen.

«Wollt ihr wirklich alleine weiter?», hatte unser Bootsführer Yus beim Abschied gefragt. Thomas zerstreute all seine Sorgen. Er kenne den Weg nach Long Titi von seinen früheren Expeditionen. Das wohl isolierteste Punan-Dorf auf ganz Borneo liegt zwei Tagesmärsche von hier entfernt. Von dort aus

wollen wir mit Führern zum Batu Krengo weiterwandern. Dorfälteste hätten ihm beim letzten Besuch von diesem Felsen mitten im unberührten Urwald erzählt.

Wir wuchten die Rucksäcke auf unsere Rücken und folgen einem fünf Meter breiten Bach flussaufwärts. Auf den Kiesbänken und im seichten Wasser kommen wir gut voran. Hie und da versperren uns jedoch umgefallene Baumstämme und das aufgestaute Treibholz den Weg. Als wir einige Hindernisse überwunden haben, zweigt der Pfad unvermittelt vom Bach ab. Immer steiler steigen wir zum lehmigen Bergrücken hinauf. Zwischendurch zupfe ich Blutegel von meinen nackten Beinen.

Bei den Punans

Nach zwei Tagen erreichen wir das Punan-Dorf Long Titi. Leider seien die meisten Leute mit der Reisernte beschäftigt. Es sei schwierig, Führer und Träger für die weitere Wanderung aufzutreiben, entschuldigt



Der Dorfälteste kennt viele Geschichten. Er meint, dass auf dem Batu Krengo böse Geister hausen.



Dominique Wirz, 1970 geboren, machte nach dem Studium der Umweltnaturwissenschaften das Reisen zu seinem Beruf. Mit dem erworbenen Wissen entdeckte er als selbständiger Fotograf und Reiseleiter die Vielfältigkeit unseres Planeten. Danach, in der intensiven, aber kurzen Zeit als Swissair-Pilot, lernte er das Reisen aus einer weiteren Perspektive kennen. Nach dem Grounding der Airline war er fünf Jahre bodenständig und arbeitete als Umweltingenieur in einer vielseitigen Unternehmung. Seit 2007 fliegt er teilzeitlich für die SWISS und widmet sich weiterhin seinen Fotoprojekten.

sich der Dorfchef Pak Soleman. So verbringen wir drei Tage mit den Punans, gehen mit ihnen auf die Felder und erfrischen uns ab und zu im Fluss. Schliesslich finden wir im benachbarten Dorf zwei Männer, die uns in zwei Tagesmärschen nach Long Nyau begleiten. Das kleine Dorf ist fast leer, als wir dort ankommen. Doch die Nachricht unserer Anwesenheit verbreitet sich schnell bis zu den Reisfeldern. Schon bald werden wir vom Dorfchef in seine Hütte gebeten. Batu Krengo? Warum wir denn ausgerechnet dorthin wollten. «Auf dem Felsen gibt es böse Geister!», betont das alte Dorfoberhaupt und blickt in die Männerrunde, die sich auf dem Bretterboden seiner Hütte versammelt hat. Doch nach einer Weile erklären sich drei Männer bereit, uns dorthin zu begleiten. Yusup, mit 33 Jahren der Jüngste unter ihnen, sei in Long Pada aufgewachsen und kenne sich dort sehr gut aus. Er nehme das Gewehr seines Freundes mit, denn dort sei Wildschweingebiet. Anschliessend diskutieren die Männer untereinander, ob denn der 50-jährige Bangan den sechstägigen Marsch durchhalten könne. Er sei einfach nicht so schnell wie die Jungen, meint der nette Alte. Uns kommt dies entgegen, denn normalerweise sind die Punan für unsere Massstäbe eher zu schnell unterwegs. Aran – Anfang vierzig, ein Muskelpaket wie alle Männer hier – ist der Dritte im Bunde. Wir nehmen einzig Reis mit. Die Beilagen – also Fisch und Fleisch – wollen wir im Wald besorgen.

Die Geister des Batu Krengo

Nachdem wir den Tubu-Fluss noch ein letztes Mal durchwatet haben, folgen wir dem Bergrücken hinauf. Ab und zu muss Yusup mit seiner Machete den Pfad von rankendem, dornigem Rattangebüsch befreien. Nach zwei Stunden Aufstieg sind wir oben. Yusup zeigt mit seiner

Hand durch ein Fenster im Blätterdach. «Disitu, Batu Krengo!» In etwa fünf Kilometern Entfernung erhebt sich am Horizont ein Felsen, einem Fingerhut ähnlich, aus dem Wald. Zwischen dem Felsen und unserem Aussichtspunkt breitet sich ein fast undurchdringlicher Teppich von unberührtem Primärwald aus. Ein Nashornvogel könnte die Distanz heute überwinden. Doch uns trennen noch fast drei Tage Fussmarsch vom Batu Krengo.

Am Abend vor dem Aufstieg zum Batu Krengo hält jeder unserer Begleiter eine Ausrede bereit. Offenbar fürchten alle die bösen Geister. Yusup zeigt uns am nächsten Morgen den Hügelkamm, dem wir folgen sollen. Dann gehen wir alleine weiter. Immer wieder knicken wir Äste und schlagen Kerben in die Bäume. Der Hügelkamm ist nicht immer eindeutig sichtbar. Einen Pfad gibt es nicht. Thomas bestimmt gelegentlich einen GPS-Punkt und ergänzt seine Wegskizze. Nach drei Stunden sind erste Felsen sichtbar. An manchen Stellen sind sie zu steil, um sie erklimmen zu können. Abermals versperren uns Pandanus-Palmen den Weg. Unsere Macheten sind im Dauereinsatz. Kurz vor dem Aufgeben finden wir doch noch einen Weg nach oben. Endlich haben wir den Gipfel des Batu Krengo erreicht



Unsere drei einheimischen Begleiter auf dem Weg zum Batu Krengo.



Schlangen sieht man äusserst selten im Regenwald. Meist fliehen sie vorher.



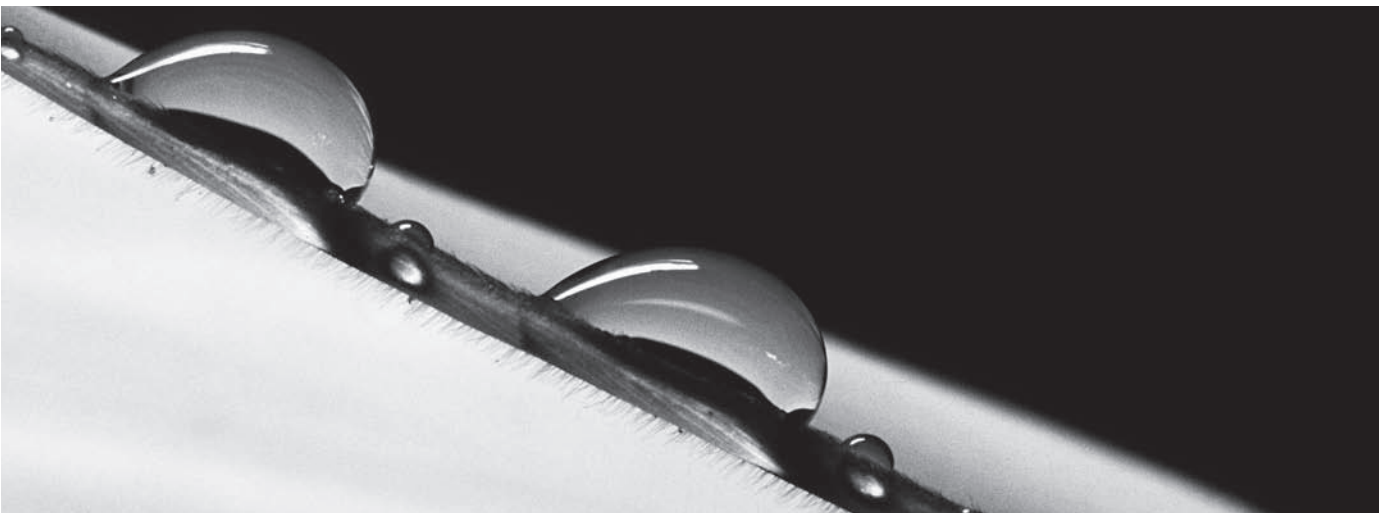
Die Reise ins Herz von Borneo auf wackligen Langbooten ist ziemlich abenteuerlich.



Eine Grossmutter und ihr Enkel schauen zu, wie wir zum sagenumwobenen Felsen Batu Krengo aufbrechen.



Farne sind nicht nur schön. Ihre Spitzen sind auch das Gemüse des Dschungels.



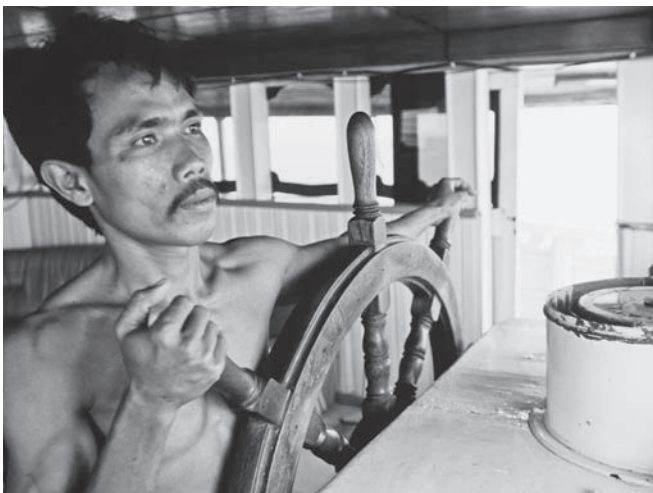
Der Regen hat aufgehört. Wassertropfen rinnen an der Kante eines Blattes herunter.



Der Phinisi-Lastensegler Arung Samudera Indah ist bald zur Abfahrt bereit.



Captain Safri an seinem Navigationspult. Die GPS-Position führt er auf der Landkarte mit zwei Fadensträngen nach.



Steuermann Nur braucht seine ganze Kraft und Konzentration zur Lenkung des 1000-Tonnen-Schiffs.

und setzen uns auf ein grosses Moospolster. Und wie bestellt, reisst plötzlich die Wolkendecke auf. Wir haben freie Sicht. Wald, so weit das Auge reicht.

Verirrt!

Die Sonne steht schon tief. Noch etwa eine Stunde bleibt uns zur Rückkehr. Wir beeilen uns. Thomas fotografiert noch einen Baum, während ich bereits vorausseile. Beim Anblick eines alten Lagerplatzes realisiere ich, dass wir hier gar nie vorbeigekommen sind. Schnell kehre ich um. Ich ahne Unheilvolles. Meine Rufe verhallen ungehört im Wald. Thomas ist vermutlich an mir vorbeigezogen in der Meinung, ich sei ihm schon weit voraus. Endlich erkenne ich wieder eine Markierung, der ich talabwärts folgen kann. Doch immer wieder verliere ich die Wegmarken aus den Augen. Es wird dunkel, ich habe mich verirrt. Die lästigen Sandfliegen treiben mich jedoch weiter. Ich folge einem Bach und lege mich nach weiteren Stunden des Umherirrens erschöpft an eine Brettwurzel. Ich versinke in einen unruhigen Schlaf, bis mich das Vogelkonzert in der Morgendämmerung weckt. Zum Glück erkenne ich eine Stelle wieder, an der wir vorgestern vorbeigekommen waren. In einer Stunde bin ich zurück beim Lager. Meine Begleiter wollen gerade zu einer grossen Suchaktion aufbrechen. Alle sind erleichtert über den glimpflichen Ausgang des Abenteuers. Während ich heiss hungrig in ein Stück Wildschweinhaxe beisse, setzt sich der alte Bangan zu mir. «Glaubst du mir jetzt, dass dort oben böse Geister wohnen?», flüstert er mir zu und grinst verschmitzt.

Illegal an Bord eines Lastenseglers

Kaum habe ich dieses Abenteuer einigermaßen verdaut, beginnt zwei Wochen später schon das nächste. Und zwar mitten in der Nacht, an der Ostküste Borneos. Der Vollmond lässt das leicht gekräuselte Wasser glitzern. Die Arung Samudera Indah gleitet, angetrieben durch die Kraft eines 240-PS-Dieselmotors, im Schrittempo durch das brackige Wasser des Sangkulirang-Flusses. Bald werden wir in die See östlich von Borneo stechen. Sechs Tage soll die Fahrt nach Bali dauern. Schon immer hatte ich von einer Überfahrt mit einem solchen traditionellen Motorsegelfrachtschiff aus Holz geträumt. Etwa 600 bis 800 sollen davon noch zwischen den indonesischen Inseln verkehren. Früher waren es reine Segelschiffe, heute sind sie optimiert auf maximalen Frachtraum sowie Wendigkeit im untiefen Wasser und bei wenig Wind. Wegen des genau aus diesem Grund kurz gehaltenen Kiels sind die Schiffe nur noch sehr eingeschränkt segelbar und bedürfen eines Motors. Die Schiffe werden heute noch gebaut. Allerdings immer weniger, da das dafür nötige Holz langsam zur Neige geht.

Noch einmal werfe ich einen Blick hinüber zum Bootssteg des Dorfes Sangkulirang. Fünf Tage musste ich hier warten, bis es endlich soweit war. Die schriftliche Bewilligung von der Hafenbehörde und des Kapitäns hatte ich mit viel Gespür und sogar ohne Bestechung erwirken können, obwohl Passagiere auf solchen Lasttransporten verboten sind. Aber da war noch ein weiteres Problem. Die 715 Kubikmeter Holz an Bord sind illegal geschlagen und gehören dem sogenannten «Boss», einem geschäftstüchtigen Chinesen. Mit dem Transport nach Bali soll das Holz aus seiner Sägerei

«reingewaschen» werden. Abseits von Kontrollen, mit unvollständigen Dokumenten und möglichst wenig Schmiergeldern. Über seine Spitzel hat der Boss von meinem beeindruckend grossen Teleobjektiv erfahren und Verdacht geschöpft, ich sei Journalist. Im letzten Moment konnte Kapitän Safri jedoch die Bedenken des Boss zerstreuen. Ich sei nur Liebhaber von alten Schiffen.

Knochenarbeit auf hoher See

Noch vor Sonnenaufgang murmelt Ahmat sein Gebet in Richtung Mekka. Ich wache auf und gucke verträumt aus meiner Hängematte, die ich im oberen Stock am Heck aufgespannt habe. In der Morgendämmerung frischt der Wind langsam etwas auf. Der Kapitän schlägt Signal. Sofort kriechen einige der 13 Matrosen aus allen Winkeln des Schiffes hervor und begeben sich zum Hauptmast. Mit geübten Handgriffen ziehen sie erst das Vorder-, dann das Ober- und schliesslich das Hauptsegel hoch. Letzteres bedarf des Einsatzes von mindestens fünf Mann, die gleichzeitig an einem Flaschenzug ziehen. Kapitän Safri beobachtet das Ganze vom Steuerraum aus. Mit Segeln seien wir zwei Knoten schneller und könnten viel Diesel einsparen, meint er stolz zu mir und zeigt auf die aktuelle Geschwindigkeit auf dem GPS-Empfänger. Also vom Schritt zum lockeren Joggingtempo, denke ich für mich und blicke auf den Tisch mit der ausgebreiteten Seekarte. Hier berechnet Kapitän Safri den gewünschten Kurs, den er dann an den Steuermann Sjukri weitergibt. Dieser blickt auf den tellergrossen Magnetkompass und bewegt das riesige Steuerrad, das wiederum über eine mindestens 30 Meter lange, zentnerschwere Stahlkette und drei Umlenkungen das Steuerruder am Heck bewegt. Sjukris Arbeit erfordert volle Konzentration. Kleinste Tendenzen der Bewegungsrichtung des insgesamt sicher 1000 Tonnen wiegenden Frachtschiffes müssen schnell erkannt werden, damit sie mit

*«Mastbruch ist keine
Seltenheit, wenn das Schiff
in ein Gewitter gerät.»*

der schwerfälligen Steuerung effizient und mit wenig Kraftaufwand korrigiert werden können.

Sturm erzwingt «Diversions»

Am dritten Tag frischt der Wind stark auf, wir bewegen uns gegen eine schwarze Wolkenwand. «Bosi, bos!» ruft der Kapitän wild und schlägt nervös Signal. Mastbruch ist keine Seltenheit, wenn das Schiff in ein Gewitter gerät. Die Leute sind auf der Stelle bei ihrer Arbeit. Im Eiltempo, trotz zunehmendem Wellengang, werden die Segel gerefft. Dann passiert es: das Seil verhakt sich. Wer ist mutig genug, die wacklige Leiter zum stark schwankenden Obermast hinaufzuklettern? Sandi, ein braungebrannter, muskulöser Kerl. Atemlos verfolgen wir seine Bewegungen. Sandi ist oben angelangt. Doch dann fallen schon die ersten Tropfen, der Wind wird immer stärker. Schliesslich fahren wir in die graue Regenwand. Sandi ist schon tropfnass, als er zu den jubelnden Matrosen zurückkehrt. Er verschwindet kurz in der Kabine und kommt mit einem

Stück Seife wieder: «Mandi dulu - auf geht's, duschen!» - fordert er mich auf. Bald kommen seine Kollegen. Der Regen ist ein Segen. Frischwasser strömt, gesammelt vom Kabinendach, aus zwei Schläuchen. Erst werden die

Frischwasservorräte wieder aufgefüllt, dann kann sich jeder nach Belieben duschen und seine Kleider waschen. Eine fröhliche Stimmung macht sich breit, wenn auch etwas gehetzt, denn wer will schon mit schamponiertem Kopfhaar dastehen, wenn der Regen aufhört.

Das Gewitter kündigt eine längere Periode von starken Winden und hohem Wellengang an. Wir müssen im Schutz der Insel Kalambau ankern. Während vier Tagen habe ich Zeit, die Insel zu erkunden und zu schwimmen. Die Matrosen gehen dabei ihrer Lieblingsbeschäftigung nach, dem Fischen. Nur mit viel Nachdruck lassen sich vier Leute einmal überreden, zu mir ins Wasser zu springen. Die eine Hälfte der Matrosen

Im März 2009 auf Tournee in der Schweiz!

Live-Show mit Dominique Wirz:

Indonesien - quer durch das geheimnisvolle Inselreich

Ein Menschenleben würde nicht reichen, um den Fuss auf jede der über 17 000 Inseln Indonesiens zu setzen. Der grösste Archipel der Welt beherbergt eine unglaubliche Vielfalt an Völkern und Landschaften. Während insgesamt 18 Monaten reiste der Winterthurer Reisefotograf Dominique Wirz quer durch Indonesien - von Sumatra bis nach West-Papua. Auf der Suche nach den letzten Geheimnissen dieser faszinierenden Inselwelt fuhr er mit klapprigen Bussen durch grüne Reisfelder, wagte sich mit dem Langboot über wilde Stromschnellen, wanderte wochenlang durch märchenhafte Urwälder und vertraute auf alte Lastensegler und lottrige Buschflugzeuge.

Der enge Kontakt zu den Menschen zieht sich wie ein roter Faden durch seine Show. Kein Wunder, dass Dominique Wirz flüssend Indonesisch spricht und bereit ist, die fremde Lebensweise mit den Menschen vor Ort zu teilen. Das Ergebnis sind einfühlsame Geschichten, ausdrucksstarke Portraits und lebendige Bilder von Bräuchen und Festen. Die erstklassigen Bilder und die spannenden Geschichten, arrangiert mit viel Musik und Originalgeräuschen, machen die live kommentierte und auf Grossleinwand projizierte Show zu einem unvergesslichen Erlebnis.

Infos und Reservation: www.dominique-wirz.ch, www.explora.ch

kann nämlich nicht schwimmen. Und die andere hat Angst vor Haien.

Mit Allah von Borneo nach Bali

Mitten in der Nacht werde ich plötzlich geweckt, als meine Hüfte mitsamt der Hängematte mit voller Wucht gegen die Reling prallt. Wir fahren! Das Schiff wird immer wieder um zwei Stockwerke gehoben, um darauf ins nächste Wellental zu sinken. Dabei schaukelt das Schiff gefährlich um seine Längsachse. Wellen schwappen über die ganze Ladung. Mein Magen hat sich zwar längst an den Wellengang gewöhnt, aber das ständige Umherschlagen des Schiffes macht das Schlafen fast unmöglich. Und dann ein dumpfer Schlag. Schiffbruch, Leck! – schießt es mir durch den Kopf. Doch kein Alarm vom Unterdeck.

Nach einer unruhigen Nacht frage ich am nächsten Morgen den Kapitän, was wir denn bei einem Notfall für Möglichkeiten hätten. In der Nacht sei es sehr schwierig, jemanden per Funk zu alarmieren, meint er. Im Moment seien wir wegen des hohen Wellengangs das einzige Schiff weit und breit. «Und Rettungsgeräte?», will ich weiter wissen. Sie hätten mal zwölf Schwimmwesten auf dem Schiff gehabt. Davon seien aber nur noch sechs einigermaßen brauchbar. Der Rest sei den Mäusen zum Opfer gefallen. Und die beiden wackligen Kanus würden nur für vier Leute reichen. Aber ich solle mir doch keine Sorgen machen. Allein Allah bestimme, wann wir von dieser Welt gehen müssten. Daran könnten auch Rettungsgeräte nichts ändern...

Weihnachtsaktion für «Rundschau»-Leser!

- Bildband «Abenteuer Indonesien», auf Wunsch mit Widmung
- 2 Tickets für beliebige Live-Show «Indonesien» im März 2009, mit Tournee-Flyer Schweiz
- 2 Postkarten-Sets (à 3 Karten A6) «Kinderporträts Indonesien» für nur Fr. 80.– (statt 90.–) bei d.wirz@gmx.ch

Weitere sehr unruhige Tage und Nächte folgen. Ich kann den Reis und den Fisch schon nicht mehr riechen. Und von Wellen, Wind und Wasser habe ich ebenfalls genug. Endlich, am 13. Tag, erblicken wir am Morgen die Küste Balis. Absoluter Rekord, meinen die Matrosen einstimmig. Solange hätten sie noch nie gebraucht für diese Überfahrt. Im Hafen angekommen, ergiesst sich nach der Mittagspause ein Heer von Tagelöhnern auf das Schiff. Drei Tage wird es dauern, bis das Schiff leer ist. Das Holz ist für den lokalen Markt bestimmt. Der Abschied von meinen Matrosenkollegen und dem Kapitän fällt mir schwer. Und offenbar erzählen die Matrosen heute noch stolz von ihren Abenteuern und Erlebnissen mit dem verrückten Schweizer, der sagt, er wolle nicht immer im Flugzeug reisen, sondern stattdessen auch mal das ursprüngliche Reisen auf hoher See erfahren. ●

Soeben erschienen

Fotograf und Autor Dominique Wirz, Jahrgang 1970, arbeitet teilszeitlich als Pilot bei SWISS. Daneben widmet er sich seinen Fotoprojekten in Südostasien, Afrika und Südamerika. Von Indonesien ist er jedoch besonders angezogen. Er spricht fließend indonesisch und verbrachte bisher insgesamt einundsiebzig Jahre in diesem vielfältigen Inland. Die Abenteuer des vorliegenden Bildbandes sind auch Teil seiner Live-Charaportage, mit welcher er schon seit Jahren ein großes Publikum begeistert. Seine Fotos und Reportagen wurden außerdem in Magazinen, Büchern und Webportalen publiziert. Er lebt heute in Winterthur (Schweiz). Mehr erfahren Sie unter: www.dominique-wirz.ch

Blauer Meer, weiße Strände, bunte Korallenriffe, grüne Reisfelder, malerische Seen, Feuerberge und Regenwälder – Indonesien, die Milchstraße des Meeres, bietet einzigartige und faszinierende Landschaften wie kaum ein anderer Teil der Erde. Hier trifft man auf eine Vielfalt von Völkern, Kulturen und Religionen, begegnet in zahlreichen Kulturdenkmälern der reichen und beeindruckenden Geschichte des Landes. In noch unberührten Wildnisgebieten erlebt man eine artreiche Natur, die Abenteuer pur bereit hält.

Die außergewöhnlichen Bilder und einfühlsamen Texte von Dominique Wirz lassen teilhaben an dem Abenteuer Indonesien, geben Einblicke in die verschiedenen Natur- und Kulturräume sowie den Alltag der Menschen. Sonderkapitel berichten über spannende Erlebnisse und Ausnahmesituationen beim Fotografieren der Tierwelt, beim Besteigen mächtiger Vulkane, spannenden Dschungelexpeditionen und der abenteuerlichen Überfahrt mit einem Lastensegler von Borneo nach Bali.

Der Autor und Fotograf Dominique Wirz bereist Indonesien seit vielen Jahren. Er ist ein leidenschaftlicher Natur- und Kulturjournalist, der die unvergleichliche Natur, die fantastischen Menschen sowie die einzigartigen Landschaften fest und fest in Form von Reportagen, Büchern und Diavorträgen an seinen Abenteurerkollegen, die über 250 faszinierenden Fotos dieses Bildbandes nehmen mit zu bringen. Er ist ein leidenschaftlicher Natur- und Kulturjournalist, der die unvergleichliche Natur, die fantastischen Menschen sowie die einzigartigen Landschaften fest und fest in Form von Reportagen, Büchern und Diavorträgen an seinen Abenteurerkollegen, die über 250 faszinierenden Fotos dieses Bildbandes nehmen mit zu bringen.

Einzigartige Natur, die unvergleichliche Natur, die fantastischen Menschen sowie die einzigartigen Landschaften fest und fest in Form von Reportagen, Büchern und Diavorträgen an seinen Abenteurerkollegen, die über 250 faszinierenden Fotos dieses Bildbandes nehmen mit zu bringen.

Einzigartige Natur, die unvergleichliche Natur, die fantastischen Menschen sowie die einzigartigen Landschaften fest und fest in Form von Reportagen, Büchern und Diavorträgen an seinen Abenteurerkollegen, die über 250 faszinierenden Fotos dieses Bildbandes nehmen mit zu bringen.

Einzigartige Natur, die unvergleichliche Natur, die fantastischen Menschen sowie die einzigartigen Landschaften fest und fest in Form von Reportagen, Büchern und Diavorträgen an seinen Abenteurerkollegen, die über 250 faszinierenden Fotos dieses Bildbandes nehmen mit zu bringen.

Dominique Wirz · Abenteuer Indonesien · 130 Seiten, 250 Farbfotos · Format 25 x 31 cm · Stürtz-Verlag
33.80 Franken · ISBN 978-3-8003-1892-6 · Erhältlich im Buchhandel oder direkt bei d.wirz@gmx.ch.

«Die aussergewöhnlichen Bilder und einfühlsamen Texte von Dominique Wirz lassen teilhaben an dem Abenteuer Indonesien, geben Einblicke in die verschiedenen Natur- und Kulturräume sowie den Alltag der Menschen. Sonderkapitel berichten über spannende Erlebnisse und Ausnahmesituationen beim Fotografieren der Tierwelt, beim Besteigen mächtiger Vulkane, spannenden Dschungelexpeditionen und der abenteuerlichen Überfahrt mit einem Lastensegler von Borneo nach Bali.» Stürtz-Verlag.

«Eine Zusatzaufgabe in einer Fluggesellschaft ist nicht nur eine Ehrensache»

Tragische Flugunfälle haben dem Büro für Flugunfalluntersuchungen in den letzten Jahren zu einiger Medienpräsenz verholfen. Trotzdem weiss der normale Verkehrspilot recht wenig über das BFU. In einem grossen Interview stellen der ehemalige Chef, Jean Overney, und der hauptamtliche Untersuchungsleiter Daniel Knecht die Unfalluntersuchungsbehörde vor.

Fragen: Roland Zaugg

«**Rundschau**»: Die Schweizer Zivilluftfahrt befand sich um die Jahrtausendwende in einer Krise, die sich unter anderem in vier tragischen Flugunfällen manifestierte. Kamen diese Unfälle – Halifax, Nassenwil, Bassersdorf und Überlingen – für Sie aus heiterem Himmel oder haben Sie schon vorher erste Symptome gesehen?

Jean Overney: Nein, wir haben keine Vorzeichen für die Krise gesehen. Allerdings haben wir während der 90er Jahre auch nur wenige schwere Unfälle untersuchen müssen, die möglicherweise einen Hinweis auf Sicherheitsmängel in der Luftfahrt gegeben hätten.

«**RS**»: War die Häufung von Unfällen ein reiner Zufall?

J.O.: Nein, die Häufung war sicher kein Zufall, sondern der Ausdruck von tiefer liegenden Problemen, die eine Vorgeschichte hatten. Diese Probleme sind für uns jedoch erst während der Flugunfalluntersu-

chungen sichtbar geworden, dann allerdings ziemlich rasch. Entsprechend haben wir bereits vier Monate nach dem Unfall von Nassenwil in einem Zwischenbericht an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erste Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen, mit denen wir Gegensteuer geben wollten. Es ging darin vor allem um die Zusammensetzung von Flugbesatzungen.

«**RS**»: Die Fragen zur Sicherheit, die die vier Unfälle aufgeworfen haben, liess das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom holländischen Luft- und Raumfahrtlabor NLR abklären. Im Bericht, den das NLR 2003 vorgestellt hat, kann man nachlesen, dass die Qualität und die Sicherheit in der Schweizer Zivilluftfahrt auf höchstem Niveau gestanden hätten, bevor sich das im Zusammenhang mit der Liberalisierung zu ändern begonnen habe. Ist die Liberalisierung der Grund für die Unfälle?

J.O.: Die Liberalisierung hat sicher Druck auf das Qualitäts- und Sicherheitsniveau ausgeübt, und tatsächlich haben wir im BFU seinerzeit Nassenwil als «Zeichen» der Liberalisierung interpretiert. Auch eine Rolle spielte die Tatsache, dass die Flugunternehmen die Qualität ihres Flugbetriebs selbst kontrollierten, währenddem die Behörden lediglich die Rahmenbedingungen dafür vorgaben und sich sonst nicht einmischten. Dies war eine Folge der JAR-Normen (Joint Aviation Requirements).

«**RS**»: Sollte man die Liberalisierung demnach wieder rückgängig machen?

J.O.: Das kann ich nicht beurteilen. Aber wenn man die Liberalisierung will, braucht es starke Behörden. Unter anderem muss die Aufsichtsbehörde die Qualitätskontrolle der Fluggesellschaften überwachen und sich vergewissern, dass die festgelegten Vorschriften und Abläufe auch unter wirtschaftlichem Druck eingehalten werden.

«**RS**»: Wie beurteilen sie die Rolle der Swissair im Zusammenhang mit der vom NLR erwähnten Liberalisierung?

J.O.: Nach Halifax mussten wir feststellen, dass bei der Swissair insbesondere in der Maintenance recht schnell gearbeitet wurde. Das Marketing hat einen grossen Druck ausgeübt, das Unterhaltungssystem so schnell wie möglich in der ganzen MD-11-Flotte einzubauen. Etablierte Verfahren wurden deswegen teilweise nicht mehr eingehalten.



Nach dem Abschluss des Gymnasiums machte **Jean Overney** (62) eine Lehre als Elektroniker am Institut für Physik der Universität Fribourg, und 1970 schloss er ein HTL-Studium an der Ingenieurschule von Fribourg ab. Von 1970 bis

1979 war er Entwicklungsingenieur bei der Firma Autophon in Solothurn und Product Manager bei der Firma Vibrometer in Fribourg.

Am 1. Januar 1979 ist Overney Untersuchungsleiter beim Büro für Flugunfalluntersuchung (BFU) geworden, das er seit dem 1. März 1998 auch geleitet hat. Im Mai 2008 wurde er pensioniert, er arbeitet aber weiterhin zu 50 Prozent als freier Mitarbeiter für das BFU. Overney besitzt das Untersuchungsleiter-Diplom von der Cranfield University (GB), die Linienpiloten- und Fluglehrerlizenz sowie den Berufspiloten- und Fluglehrerausweis für Helikopter.

Ausserhalb seiner Berufstätigkeit hat sich Overney auch politisch engagiert. So war er von 1986 bis 1996 Gemeinderat von Corminboeuf (FR) und von 1987 bis 1991 Präsident der FDP des Kantons Fribourg.

«RS»: Und wie sehen Sie die Rolle der Crossair?

J.O.: Die rasante Vergrößerung der Flotte in den 90er Jahren hat zu einem enormen Tempo bei der Pilotenselektion und -ausbildung geführt, das kaum mehr zu meistern war.

«RS»: Im NLR-Bericht wurde auch die Rolle des BFU unter die Lupe genommen. Waren Sie mit den Erkenntnissen und den fünf Empfehlungen an das BFU einverstanden?

J.O.: Grundsätzlich wurde die Qualität unserer Unfalluntersuchungen im NLR-Bericht ja als sehr gut beurteilt. Und mit der wichtigsten Empfehlung, wonach das BFU reorganisiert werden und in Zukunft ein Board aus unabhängigen Fachleuten enthalten soll, war ich ebenfalls einverstanden. Diese Kommission (Board) soll in Zukunft unter anderem unsere Untersuchungsberichte einer genauen Prüfung unterziehen und die interne Qualitätskontrolle verbessern. Ein solches System hatten wir jedoch schon einmal. Die Eidgenössische Flugunfallkommission (EFUK) war nämlich früher Teil des BFU und noch keine Wiedererwägungs-Kommission, wie sie das seit ungefähr 1994 ist. Ich wehrte mich seinerzeit gegen diese Umwandlung der EFUK. Denn erstens befindet sich die Schweiz mit dieser Rekursinstanz nicht mehr im Einklang mit den ICAO-Empfehlungen (International Civil Aviation Organization). Zweitens kann man meiner Meinung nach gegen einen Untersuchungsbericht nicht rekurrieren. Deshalb war ich mit dieser NLR-Empfehlung nicht nur einverstanden, ich habe mich darüber sogar gefreut.

«RS»: Muss man Ihre Aussage so interpretieren, dass Sie mit den anderen NLR-Empfehlungen nicht einverstanden waren?

J.O.: Was meinen Sie konkret?

«RS»: Ich möchte an dieser Stelle nicht auf die Details der Empfehlungen eingehen, die das NLR im Zusammenhang mit dem BFU ausgesprochen hat. Es geht darum, dass laut einem Nachbericht des NLR bis ins Jahr 2006 noch keine einzige der Empfehlungen vollständig umgesetzt war, die das BFU betrafen. Ausserdem kann man im Nachbericht lesen, dass das BFU teilweise auch nicht sehr viel Unterstützung für die Umsetzung der Empfehlungen zeige.

Daniel Knecht: Das ist meiner Meinung nach falsch, und das habe ich einem der Verfasser des NLR-Nachberichts auch gesagt. Es war bei der Abfassung des zweiten Berichts noch zu früh, um den Fortschritt beurteilen zu können. Mittlerweile ist der Prozess aber in Gang gekommen. Ausserdem wurden wir vom NLR in einem Punkt zu Unrecht kritisiert. Dieses bemängelte, dass unsere Sicherheitsempfehlungen nicht direkt an die betroffenen Personen oder Unternehmen gerichtet seien, sondern an das BAZL, also an die Aufsichtsbehörde. Das sei laut NLR mit einer Reihe von Problemen verbunden, die vermieden werden könnten, wenn man diese Praxis ändern würde. Nur: im ICAO-Annex 13 wird es genau so empfohlen! Und das widerspiegelt sich auch in der Schweizer Gesetzgebung, denn letztlich ist es

ja die Aufsichtsbehörde, die die Umsetzung einer Sicherheitsempfehlung durchsetzen muss. Die Tatsache, dass sich unsere Empfehlungen formell an das BAZL richten, heisst ja auch nicht, dass die betroffenen Personen oder Unternehmen von sich aus nichts unternehmen dürften.



«Es war das Feedback, das nicht funktioniert hat.»

J.O.: Unsere Arbeitsweise ist detailliert in einer Verordnung festgehalten, und an diese halten wir uns. Wir können die Arbeitsweise nicht einfach ändern, nur weil es das NLR, die Piloten oder eine Fluggesellschaft will. Um eine Änderung zu erwirken, müssen zuerst die gesetzlichen Voraussetzungen dazu geschaffen werden, was einige Zeit in Anspruch nimmt. Drei Jahre sind viel zu kurz.

«RS»: Im Mai konnte man in einer Pressemitteilung lesen, das BFU werde reorganisiert. Was ist der Hintergrund dieser Reorganisation?

J.O.: Der NLR-Bericht.

«RS»: Können Sie schon sagen, wie das zukünftige BFU aussehen wird?

J.O.: Es wird eine neue Organisation à la NTSB (National Transportation Safety Board) angestrebt, die jedoch noch keinen Namen besitzt. In dieser Kommission sollen das bisherige BFU und die UUS (Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe) zusammengelegt werden.

«Wenn man die Liberalisierung will, braucht es starke Behörden.»

«RS»: Ich möchte nun vom Thema NLR wegkommen.

Kürzlich ist ein Kleinflugzeug in Zürich abgestürzt. Man konnte daraufhin in den Medien lesen, die Fachleute des BFU seien rasch zur Stelle gewesen und hätten mit den Abklärungen begonnen. Wie läuft dieser Prozess ab?

J.O.: Es ist immer der gleiche Weg. Die Unfallmeldung geht zuerst an die Rega, die unsere Einsatzzentrale ist, und von dort aus an den BFU-Pikettbeamten. Dieser bietet dann möglichst jene BFU-Leute auf, die schnell auf der Unfallstelle sein können. Unser Ziel ist es, auf jeden Fall mindestens zwei oder drei Leute zu schicken, wovon einer ein vollamtlicher Untersuchungsleiter ist. Bei Grossunfällen stellen wir natürlich ein ganzes Team auf die Beine.

«RS»: Wie viele Angestellte hat das BFU?

J.O.: Wir haben acht vollamtliche Mitarbeiter. Davon sind fünf als Untersuchungsleiter tätig und drei in der Administration. Ausserdem können wir auf insgesamt etwa 80 nebenamtliche, freie Mitarbeiter zurückgreifen. Die fünf Untersuchungsleiter sind alle Piloten, die mindestens vier Tage pro Monat in einem Unternehmen fliegen, um einen realistischen Einblick in die Industrie zu erhalten. So fliegt Daniel Knecht zum Beispiel bei easyJet, während ich früher bei TAG Aviation flog.

«RS»: Im Anschluss an einen Flugunfall liest man in der Regel weiter, das BFU habe eine Untersuchung eingeleitet. Wie sieht die aus?

D.K.: Gestützt auf die Empfehlungen der ICAO und deren Umsetzung in die «Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen» (VFU), die für uns verbindlich ist, nimmt bereits



Daniel Knecht (43) wuchs in Luzern, Emmenbrücke und Hinwil auf. Nach dem Abschluss des Gymnasiums in mathematisch-naturwissenschaftlicher Richtung trat er in die Luftwaffe ein und wurde zum Militärpiloten ausgebildet. Bis 2004 flog er als Milizkampfpilot

in der Fliegerstaffel 19, die er drei Jahre kommandierte. Seit 2005 leistet er Dienst als Fluglehrer bei der Ausbildung von angehenden Militärpiloten auf dem PC-7.

Nach der militärischen Grundausbildung absolvierte Knecht ein Studium alter Sprachen (Hebräisch, Griechisch und Latein) sowie theologischer und philosophischer Grundlagenfächer an der Universität Zürich. Anschliessend studierte er an der ETH in Zürich interdisziplinäre Naturwissenschaften (Kombination von Physik, Chemie und Mathematik).

Seit 1999 ist Knecht hauptamtlicher Untersuchungsleiter beim Büro für Flugunfalluntersuchungen. Im Rahmen dieser Tätigkeit war er von 2004 an bei der Edelweiss Air als Freelance-First-Officer tätig. Aufgrund des Kaufs der Edelweiss Air durch den Lufthansa-Konzern erfolgte im Sommer 2008 ein Wechsel zu easyJet.

Wie alle hauptamtlichen Untersuchungsleiter besitzt Daniel Knecht eine Lizenz als Berufshelikopterpilot und ist in der Freizeit als ziviler Fluglehrer tätig.

der BFU-Pikettbeamte eine Triage vor. Hat ein Unfall mit einem privaten Kleinflugzeug stattgefunden, dann darf ein sehr grosser Sachschaden entstehen, ohne dass das zu einer Grossuntersuchung führen muss. In einem solchen Fall kann man es sogar bei einer kurzen, summarischen Untersuchung bewenden lassen. Wenn jedoch ein öffentliches Interesse vorliegt, zum Beispiel bei einem Schulungsflug oder bei einem gewerbsmässigen Flug, wird nach Unfällen mit Verletzten oder erheblichen Sachschäden auf jeden Fall eine «richtige» Untersuchung eingeleitet. Das gilt natürlich auch nach allen tödlichen Unfällen. Die Eröffnung einer solchen Untersuchung geschieht über die sogenannte ICAO-Notification. Das ist ein Vorbericht, mit dem signalisiert wird, dass eine Unfalluntersuchung im Gang ist. Gleichzeitig werden damit die ausländischen Parteien, zum Beispiel das Herstellerland des Flugzeugs, offiziell eingeladen, sich an der Unfalluntersuchung zu beteiligen.

«RS»: Wer darf an einer solchen Unfalluntersuchung teilnehmen?

J.O.: Das ist von der ICAO festgelegt. Es sind dies das Eintragungsland, das Herstellerland und das Betreiberland des Flugzeugs sowie das Land, aus dem die meisten Passagiere stammen. Diese Länder haben das Recht, einen zugelassenen Vertreter (accredited representative) an die Untersuchung zu schicken. Je nachdem können aber auch noch andere Länder beigezogen werden, wie zum Beispiel die Schweiz im Fall von Überlingen. Die Deutschen, die die Unfalluntersuchung durchführten, benötigten von unserem Land sehr viele Informationen; sie haben uns deshalb ebenfalls einen «accredited representative» zugestanden.

D.K.: Auch im Falle des Kleinflugzeugs, das Sie erwähnt haben, sind schon etliche Länder beteiligt. Denn das Flugzeug war eingetragen und hergestellt in den USA, geflogen von polnischen Staatsbürgern, gewartet in Deutschland und verunglückt in der Schweiz.

«RS»: Sie sprechen ständig von Ländern. Kann eine Fluggesellschaft nach einem Unfall an der Untersuchung nicht teilnehmen?

J.O.: Doch, aber nicht als «accredited representative», sondern nur als «adviser».

«RS»: Was ist der Unterschied?

J.O.: Die Adviser können zwar mitsprechen, sie haben aber keine offiziellen Rechte (und Pflichten) wie die «zugelassenen Vertreter». Neben der Fluggesellschaft, also dem Arbeitgeber, gewähren wir übrigens auch den Arbeitnehmern, dem Pilotenverband, einen Adviser-Status. Und im Fall von Überlingen hatten sogar skyguide und der Verband der Flugverkehrsleiter je einen solchen Adviser.

D.K.: Die Entscheidung, wer als Adviser an einer Unfalluntersuchung dabei sein darf, liegt letztlich beim Untersuchungsleiter. Solange die Untersuchung gut funktioniert und niemand die Vertraulichkeit missbraucht, wird dieser im Allgemeinen nichts dagegen haben, dass möglichst viele Köpfe mitdenken und gute Ideen einbringen.

«RS»: Wie sieht speziell die Adviser-Rolle der Piloten aus?

J.O.: Sie spielen oft im Bereich «human factors» eine wichtige Rolle. So können sie uns beispielsweise «erklären», ob eine spezielle Kultur in einem Unternehmen herrschte, die möglicherweise bei der Entstehung eines Unfalls eine Rolle gespielt hat. Aber selbstverständlich stützen wir uns in solchen Fällen nicht auf die Aussage einzelner Piloten ab. Sie müssen mehrfach bestätigt werden.

D.K.: Nach Bassersdorf erhielten wir Meldungen von mehreren hundert Vorfällen und Ereignissen, die früher passiert seien. Diesen Meldungen sind wir nachgegangen. Am Schluss hatten wir noch rund 40 Vorfälle, die wir gut dokumentieren konnten. Daraus wurden dann auch gewisse Sicherheitsempfehlungen abgeleitet.

«RS»: Wenn ein Unfall passiert ist und die Untersuchung losgeht, müssen Sie irgendwo anfangen. Wo?

J.O.: Wenn wir den Flight Data Recorder (FDR) und den Cockpit Voice Recorder (CVR) haben, fangen wir mit diesen beiden Aufzeichnungsgeräten an. In Bassersdorf war nach dem Abhören des CVR eigentlich schon alles klar. Anders war es bei Nassenwil. Wir konnten den FDR und den CVR zwar gut auswerten, aber sie enthielten absolut nichts Aussergewöhnliches, das uns einen Hinweis auf die Unfallursache gegeben hätte. Wir standen deshalb nach 14 Tagen vor einem ziemlichen Rätsel und mussten sonst irgendwie weiterkommen. Dabei haben wir uns vom Grundsatz leiten lassen, keine Hypothesen aufzustellen, sondern in allen denkbaren Richtungen Fakten zu sammeln und mögliche Einflüsse auf den Unfall zu prüfen. Denn sonst besteht die Gefahr, dass wir uns zu früh festlegen und unsere Aufmerksamkeit einschränken, nur weil wir etwas unbedingt so sehen wollen, wie wir uns das vorgestellt haben.

«RS»: Sie sagen, bei Bassersdorf sei rasch alles klar gewesen. Und trotzdem dauerte es mehr als zwei Jahre, bis der Schlussbericht publiziert wurde.

J.O.: Ja, es hat zwar so lange gedauert, aber bereits vier Monate nach dem Unfall haben wir dem BAZL einen ausführlichen Zwischenbericht schicken können, in dem wir 75 Prozent aller Sicherheitsempfehlungen, die letztlich dann auch im Schlussbericht enthalten waren, aufgelistet hatten.

D.K.: Man darf nicht vergessen, dass wir im Laufe einer Untersuchung oft eine Menge aufwändiger Abklärungen vornehmen müssen, um gewisse Ursachen definitiv ausschliessen zu können. Das ergibt im Schlussbericht vielleicht zwei Zeilen, war aber möglicherweise mit einem riesigen Aufwand verbunden, auch zeitlich. In Nassenwil klärten wir zum Beispiel die elektromagnetische Verträglichkeit auf sehr aufwändige Art und Weise ab. Wir wollten die Möglichkeit ausschliessen, dass ein Handy die Ursache für den Absturz war.

«Es ist für uns oft billiger, gewisse Dienstleistungen einzukaufen.»

«Ich kann nur sagen, dass Bassersdorf auch nicht ganz billig war.»

«RS»: Wie gingen Sie in Nassenwil vor, um das Rätsel schliesslich doch noch lösen zu können?

J.O.: Wir haben lange darüber diskutiert und uns dann entschlossen, einen russisch sprechenden Verkehrspiloten nach Moskau zu schicken. Der hat sich dort umgehört, bei der Aeroflot und bei den Behörden, und ist dabei auf das Problem mit dem künstlichen Horizont russischer Bauart gestossen, das in den Ostblockstaaten offenbar schon lange bekannt war. Das hat uns in der Untersuchung entscheidend weitergeholfen.

«RS»: Laut ICAO-Annex 13 ist ein Staat verpflichtet, eine Flugunfalluntersuchung durchzuführen. Steht auch irgendwo, wie umfangreich eine solche Untersuchung sein muss? Oder anders gefragt: Wäre es bei Nassenwil theoretisch in Ihrem Ermessen gelegen, die Untersuchung nach 14 Tagen – als Sie vor einem Rätsel standen – abzuschliessen, ohne eine Unfallursache gefunden zu haben?

J.O.: Es steht nirgends, wie lange eine Untersuchung genau dauern muss, bis wir sie abschliessen dürfen. Aber wir haben natürlich einen gewissen Berufsstolz. Und wenn wir nach 14 Tagen abgebrochen hätten, wäre dies im Prinzip ein Unfähigkeitszeugnis für uns gewesen.

D.K.: Im ICAO-Annex 13 steht zwar nicht, wie detailliert eine Untersuchung geführt werden muss. Es werden dort aber einige Aussagen über den Umfang und den Inhalt des Schlussberichts gemacht. Das zwingt uns automatisch zu diversen Abklärungen, die sehr viel länger dauern als 14 Tage. Trotzdem kann es natürlich vorkommen, dass die Ursache nicht mit letzter Gewissheit festgestellt werden

kann. Aber dass man die Untersuchung eines Grossunfalls einfach abbricht – das habe ich weltweit noch nie erlebt. Bei Kleinflugzeugen kann es gelegentlich passieren, und da haben wir auch schon im Ausland die schweizerischen Interessen wahrgenommen und sind selbst aktiv geworden, um die Untersuchung doch noch zu einem brauchbaren Abschluss zu bringen.

«RS»: Sie können während einer Unfalluntersuchung nicht alles selbst machen. Mit wem arbeiten Sie zusammen?

J.O.: Wir sind im Prinzip völlig frei, welche externe Unterstützung wir in Anspruch nehmen wollen. Wir arbeiten mit ausländischen Untersuchungsbehörden zusammen, ebenso wie mit den Herstellern der Flugzeuge, dem wissenschaftlichen Dienst der Polizei, gewissen Universitäten wie zum Beispiel dem Institut für Kriminalistik und Kriminologie der Universität von Lausanne oder mit der Firma armasuisse im Fall von Sprengstoffuntersuchungen. Diese Liste könnte man problemlos verlängern.

«RS»: Müssen Sie für diese Dienstleistungen bezahlen?

J.O.: Ja, aber dafür können wir dann bestimmen, was genau gemacht wird, wie umfangreich die Abklärungen sein sollen. Wer zahlt, befiehlt, das gilt auch hier.

D.K.: Ausserdem ist es für uns oft billiger, gewisse Dienstleistungen einzukaufen. Denken sie zum Beispiel an hochtechnische Apparaturen wie Scanner, mit denen sie eine Unfallstelle spurentechnisch mit dreidimensionalen Methoden erfassen können. Solche Geräte veralten relativ schnell und müssen häufig ersetzt werden. Da ist es günstiger, wenn wir auf die Hilfe der Polizei zurückgreifen, die nicht nur mit den neusten Geräten ausgerüstet ist, sondern diese auch mit grosser Übung bedienen kann.

J.O.: Etwas Ähnliches gilt auch für die FDRs. Wenn wir diese auf jeden Fall selbst auslesen wollten, müssten wir für all die unterschiedlichen Fabrikate, die es auf dem Markt gibt, rund 110 verschiedene Computeranlagen besitzen. Wir haben nur die Ausrüstung zum Auslesen der gängigsten Geräte. Für ältere oder ausgefallene Produkte gehen wir lieber nach Le Bourget oder nach Braunschweig und lassen sie dort auslesen. Die Auswertung der Daten können wir in jedem Fall selber vornehmen, da wir über die notwendigen Einrichtungen verfügen.

«RS»: Laut Medienberichten hat die Unfalluntersuchung von Halifax rund 40 und diejenige des TWA-Jumbo-Jet-Absturzes im Jahre 1996 sogar etwa 100 Millionen Dollar gekostet. Könnte sich die Schweiz solche Untersuchungen ebenfalls leisten?

J.O.: Diese Frage kann ich nicht beantworten, das müsste der Bundesrat entscheiden, wenn es tatsächlich einmal so weit kommen sollte. Ich kann nur sagen, dass Bassersdorf auch nicht ganz billig war.

«RS»: Laut VFU sollte die Untersuchung eines schweren Unfalls mit einem Grossflugzeug innerhalb von 18 Monaten abgeschlossen werden. In Bassersdorf dauerte es über zwei und in Nassenwil sogar mehr als vier Jahre, bis die Schlussberichte publiziert wurden. Wieso?

J.O.: Die Veröffentlichung des Schlussberichts zu Nassenwil war lange blockiert, weil gegen ihn Rekurs eingelegt worden war. Und das Gesetz besagte damals, dass ein Schlussbericht nicht veröffentlicht werden darf, solange der Rekurs nicht endgültig von der EFUK behandelt worden ist. Erst eine kleine Änderung der VFU durch Bundesrat Moritz Leuenberger am 1. Februar 2004 änderte die Situation. Wenige Tage später wurde der Untersuchungsbericht vom 21. Oktober 2002 (!) im Internet veröffentlicht und später auch zum Schlussbericht erklärt. Ich möchte hier aber nochmals darauf hinweisen, dass dem BAZL bereits wenige Monate nach dem Unfall ein ziemlich gehaltvoller Zwischenbericht vorlag. Viele Massnahmen konnten deshalb schon lange bevor die interessierte Öffentlichkeit ebenfalls Zugang zum Schlussbericht erhielt getroffen werden. Und zu den 18 Monaten gilt es Folgendes zu sagen: Ich kenne keine Behörde auf der Welt, die diese Frist für einen Grossunfall eingehalten hat.

«Grundsätzlich wurde die Qualität unserer Unfalluntersuchungen im NLR-Bericht als sehr gut beurteilt.»

«In Bassersdorf war nach dem Abhören des CVR eigentlich schon alles klar.»

«RS»: Dann ist das ein reiner Papierparagraf?

J.O.: Das würde ich nicht sagen, denn eine solche Vorgabe zwingt uns natürlich dazu, effizient zu arbeiten. Und zwar effizient im wahren Sinn des Wortes. Das heisst nicht möglichst schnell, sondern einmal, dafür richtig.

D.K.: Man sollte auch unterscheiden zwischen dem Abschluss einer Untersuchung und der Veröffentlichung des Schlussberichts. Bei Bassersdorf war die Untersuchung im Herbst 2003 abgeschlossen. Sie hat also nur unwesentlich länger gedauert als 18 Monate. Bei Nassenwil waren die Untersuchungen nach 18 Monaten zwar ebenfalls noch nicht abgeschlossen, aber doch viel früher, als es die späte Publikation des Schlussberichts glauben lässt. Wenn man zudem berücksichtigt, dass wir in dieser Zeit auch noch stark mit Überlingen beschäftigt waren, dürfen wir behaupten, dass uns die Fristen nicht komplett aus dem Ruder gelaufen sind.

«RS»: Die Öffentlichkeit versteht kaum, dass der Unfall von Nassenwil verjähren konnte und es bei Bassersdorf ebenfalls fast so weit gekommen ist.

J.O.: Wir haben keinen Einfluss auf die Arbeitsweise der Bundesanwaltschaft und des Untersuchungsrichters. Aber wenn diese zuerst einen fixfertigen Bericht abwarten, der auch noch von der EFUK abgesegnet worden ist, dann verjährt fast jeder grössere Flugunfall. Die EFUK kann nicht schneller arbeiten, als sie arbeitet. Meiner Meinung nach hätte man mit der strafrechtlichen Untersuchung schon viel früher beginnen können. Denn wie bereits mehrmals erwähnt: Schon wenige Monate nach dem Unfall von Nassenwil lag ein aussagekräftiger Zwischenbericht vor.

«RS»: Das heisst, die Ursache für die Verjährung im Fall von Nassenwil ist nicht beim BFU zu suchen, sondern beim Bundesanwalt beziehungsweise beim Untersuchungsrichteramt?

J.O.: Ja.

«RS»: Ärgert es Sie persönlich, dass der Fall Nassenwil verjährt ist?

J.O.: Ich glaube nicht, dass der Fall Nassenwil strafrechtlich gesehen viel Fleisch am Knochen hatte.

«RS»: Und bei Bassersdorf?

J.O.: Da kennen Sie das Resultat, solche strafrechtlichen Beweise sind schwierig zu erbringen. Ich hoffe allerdings, dass mit der Strafuntersuchung von Bassersdorf trotzdem ein klares Signal gegeben wurde: Eine Zusatzaufgabe in einer Fluggesellschaft ist nicht nur eine Ehrensache. Sie ist auch mit einer grossen Verantwortung verbunden, denn man kann eventuell für einen Unfall verantwortlich gemacht werden.

D.K.: Bei Bassersdorf sieht man übrigens sehr schön die unterschiedlichen Sichtweisen einer Untersu-

chungsbehörde und einer Strafverfolgungsbehörde. Wir haben in unserem Bericht klar festgehalten, dass unzweckmässige Handlungen und Massnahmen durch Verantwortliche der Crossair zu gewissen Defiziten im Cockpit des Unglücksflugs geführt haben. Strafrechtlich konnten aber diese Handlungen offenbar niemandem konkret zugeordnet werden beziehungsweise waren die gemachten Fehler nicht relevant.

«RS»: Laut ICAO sollten die Zeugenaussagen, die im Laufe einer Unfalluntersuchung gemacht werden, strafrechtlich nicht verwendet werden dürfen. Die Schweiz hält sich nicht an diese Empfehlung. Führt das zu Problemen?

J.O.: Nein. Es ist zwar so, dass unsere Akten der Bundesanwaltschaft und den Untersuchungsrichtern zur Verfügung stehen. Denn so steht das tatsächlich in unseren Gesetzen. Die Strafbehörden können aber die Einvernahmen, die wir machen, im Allgemeinen nicht benützen. Denn als technisch-wissenschaftliche Behörde, die nach der Unfallursache sucht, stellen wir ganz andere Fragen als jemand, der nach dem Schuldigen fahndet.

D.K.: Ausserdem befragen wir die Zeugen als Auskunftspersonen. Wir vernehmen sie nicht unter Eid, wie das von den Strafbehörden gemacht wird. Ich habe das im Fall von Bassersdorf ziemlich genau verfolgt: Keine einzige der Aussagen, die bei uns gemacht wurden, konnte von den Strafbehörden benutzt werden. Auch der CVR steht ihnen übrigens nicht zur Verfügung und gilt – gemäss einem Bundesgerichtsurteil – auch nicht als Beweismittel.



Daniel Knecht: «Dabei ist es unser Ziel, so emotionslos und sachlich zu bleiben wie möglich.»

«RS»: Kann das BFU Zeugen zu Aussagen vorladen oder können Sie nur Leute befragen, die freiwillig zu Ihnen kommen?

J.O.: Nein, das BFU kann das Vorführen von Zeugen, aber auch Hausdurchsuchungen, Autopsien und

Beschlagnahmungen anordnen. Wir haben also gewisse hoheitliche Befugnisse. Aber selbstverständlich können wir nach einer Vorladung niemanden dazu zwingen, auch wirklich etwas auszusagen. Allerdings kommt es selten vor, dass jemand stumm bleibt. Denn erstens vergibt man sich damit die Möglichkeit, die eigene Sicht der

Dinge zu erläutern. Zweitens würden wir in einem solchen Fall in den Akten natürlich knallhart schriftlich festhalten: «Herr oder Frau X sagt und unterschreibt nichts».

«RS»: Wie entsteht der Schlussbericht eines Unfalls?

D.K.: Der Schlussbericht ist auch im Falle eines Unfalls mit einem Kleinflugzeug eine Gemeinschaftsarbeit von mindestens 15 bis 20 Leuten, die teilweise sogar um die Bedeutung einzelner Wörter ringen. Wenn der Bericht erstellt ist, geben wir ihn Leuten zum Lesen, die mit dem Unfall nichts zu tun hatten. Das führt zu Kritik und offenen Fragen, die in einem weiteren Schritt verarbeitet werden. So kann das hin und her gehen, bis am Schluss die Handschrift des Einzelnen im Schlussbericht kaum mehr erkenntlich ist. Dabei ist es unser Ziel, so emotionslos und sachlich zu bleiben wie möglich. Der Bericht sollte eine kurze, prägnante Analyse und viele Fakten enthalten, die für sich sprechen und den Leser zum Nachdenken anregen sollen.

J.O.: Es ist übrigens psychologisch sehr interessant, dass die Betroffenen die emotionalsten Reaktionen auf einen Schlussbericht jeweils beim Kapitel 1 zeigen, in dem ja nur die festgestellten Tatsachen nüchtern aufgelistet werden, ohne jegliche Analyse oder Interpretation. Zur Frage, wie ein Schlussbericht entsteht, möchte ich noch anfügen, dass für mich die Struktur des Berichts von zentraler Bedeutung ist. Eine gute Struktur trägt nämlich wesentlich zum Erfolg des Schlussberichts bei. So sollte zum Beispiel der Leser am Ende des Kapitels 1 einverstanden sein mit der Unfallursache, wie wir sie präsentieren. Ist das nicht der Fall, stimmt mit dem Bericht etwas nicht. Zweitens sollten im Kapitel 2, in der Analyse, keine grundsätzlich neuen Informationen mehr folgen.

«RS»: Im Schlussbericht von Bassersdorf wurde unterschieden zwischen kausalen Ursachen für den Unfall und Faktoren, die zur Entstehung des Unfalls beigetragen haben. Was ist der genaue Unterschied zwischen diesen beiden Unfallursachen?

J.O.: Wenn die kausalen Ursachen nicht vorhanden gewesen wären, dann wäre der Unfall nicht passiert. Punkt.

«RS»: Wenn also der Kommandant die Mindesthöhe für den Anflug nicht unterschritten hätte, ohne über Sichtkontakt zur Anflugbefeuerung beziehungsweise zur Piste zu verfügen, dann wäre der Unfall in Bassersdorf nicht passiert?

J.O.: Genau. Bei den Faktoren, die zur Entstehung des Unfalls beigetragen haben, ist es dagegen so, dass der Unfall *möglicherweise* nicht passiert wäre, wenn sie nicht vorhanden gewesen wären.

«RS»: Elisabeth Simonius, die ehemalige Vizepräsidentin des Crossair-Verwaltungsrats, sagte in einem Interview in der «Weltwoche» im Mai dieses Jahres sinngemäss, der Unglückspilot von Bassersdorf sei in einen Schneesturm mit Nebel geraten und habe dann nicht mehr gewusst, wo unten und oben ist – «loss of control». Sie suggeriert damit, dass das Wetter ein kausaler Faktor gewesen sei.

J.O.: Bei einem Instrumentenflug ist das Wetter nie eine Unfallursache. Wahrscheinlich hat Frau Simonius unseren Schlussbericht nicht einmal gelesen.

D.K.: Solche Interviews wird es immer wieder geben, die lassen uns relativ kalt. Nervös würden wir erst, wenn jemand mit Fakten käme, die wir nicht oder zu wenig berücksichtigt haben. Aber das ist hier nicht der Fall.

«RS»: Die vier Unfallberichte zu Halifax, Nassenwil, Bassersdorf und Überlingen sind in der Öffentlichkeit auf grosses Interesse gestossen. Hat das dem Ziel des BFU, der Unfallverhütung, insgesamt gedient oder eher geschadet?

J.O.: Das hat uns ganz klar gedient, sehen Sie doch nur, wo wir uns neuerdings befinden (lacht und deutet um sich*). Spass beiseite: Ich glaube, wir haben uns als Untersuchungsbehörde unter anderem dank dieser Öffentlichkeit auch international recht viel Ansehen erwerben können. Und das hilft uns natürlich in Zukunft bei der Unfallprävention.

«RS»: Was sind Ihrer Meinung nach, wenn man die Schweizer Luftfahrt als System betrachtet, die wichtigsten Elemente oder Voraussetzungen für eine hohe Flugsicherheit?

J.O.: Die Menschen spielen eine sehr grosse Rolle, die Einstellung der Menschen zur Qualität, auch in wirtschaftlichen Drucksituationen.

D.K.: Ja, es sind gut ausgewählte und ausgebildete Mitarbeiter bei den Fluggesellschaften oder bei skyguide, die letztlich den Unterschied ausmachen. Dass die Öffentlichkeit das Gefühl hat, die Schweiz habe eine gute Untersuchungsbehörde, ehrt uns zwar, aber das nützt diesbezüglich nicht allzu viel.

«RS»: Teilen Sie die Ansicht, dass mehr Bürokratie die Flugsicherheit nicht unbedingt erhöht?

J.O.: Ja, wenn die Bürokratie wuchert, besteht die Gefahr, dass die Leute plötzlich nicht mehr wissen, worauf es wirklich ankommt. Und das dient der Flugsicherheit sicher nicht. Wir haben übrigens im Zusammenhang mit unseren Unfalluntersuchungen festgestellt, dass gewisse Crossair-Mitarbeiter, das heisst einige Fluglehrer und Experten, die die Pilotenchecks abgenommen haben, relativ gute Arbeit geleistet haben. Es war das Feedback, das nicht funktioniert hat.

Das heisst, die Formulare wurden zwar richtig ausgefüllt und hätten im Management entsprechend etwas auslösen müssen. Leider ist das nicht geschehen. Nur weil die Papiere stimmen, heisst das noch lange nicht, dass keine Unfälle mehr passieren können.

«RS»: Zuletzt möchte ich Ihnen die Gelegenheit für ein Schlusswort an unsere Leser geben.

J.O.: Die SWISS kann so gut sein, wie sie will: Wenn sich ihr Umfeld nicht auf einem ähnlichen Qualitätsniveau befindet, dann wird dadurch auch die Qualität der SWISS beeinträchtigt. Gesellschaftsinterne Massnahmen zur Qualitätsverbesserung allein genügen deshalb nicht, es braucht auch starke Behörden. Ich appelliere deshalb an die AEROPERS und an die SWISS, uns gegenüber positiv eingestellt zu sein und, wenn immer möglich, zu unterstützen. Zweitens möchte ich gerne noch eine persönliche «Theorie» loswerden, die ich im Verlaufe meiner BFU-Jahre entwickelt habe. Wenn ein Schweizer dazu angehalten wird, seine Arbeit nur noch zu 80 statt zu 100 Prozent gut zu machen, wird es gefährlich, weil eine solch nonchalante Einstellung unserem Arbeitsethos zuwiderläuft. Es gibt andere Kulturen, die können das. Die können Produkte von teilweise erstaunlicher Nachlässigkeit bauen, bei denen aber das, was funktionieren muss, garantiert funktioniert. Wir sind dazu nicht in der Lage, das würde bei uns zu einer Katastrophe führen. Deshalb dürfen wir dem allgegenwärtigen Wettbewerbs- und Preisdruck keinesfalls nachgeben, indem wir bei unseren Qualitätsanstrengungen nachlässig werden. ●

* Das Interview mit Jean Overney und Daniel Knecht fand zwischen Kartonkisten in einem provisorisch möblierten Bürozimmer statt. Nur gerade einen Tag zuvor war das BFU nämlich vom Flughafen Bern-Belp auf den Flughafen Payerne umgezogen, wo ein modernes Gebäude mit Hangar und Büros entstanden ist. Der Interviewer hatte die Ehre, als erster Besucher im neuen BFU-Hauptsitz empfangen worden zu sein. Im grossen Hangar des Minergiegebäudes können Flugzeugwracks von erheblichem Umfang ausgebreitet werden. Ein Teil davon steht auch für das Projekt «Solar Impulse» von Bertrand Piccard und André Borschberg zur Verfügung.



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

Akupunkt Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

Angela Lemberger (Dipl. Krankenschwester SRK)
079 323 51 88
Behandlungsorte: Pfäffikon/ZH und Volketswil

Im Verkehrshaus Luzern

Ein Tatsachenbericht vom Airbus-Fest

Von wegen fehlender Wertschätzung! Immerhin hatten uns kürzlich der Chef und seine Unterchefen zu einem Tag im Verkehrshaus eingeladen, inklusive Planetarium und Imax und Kinderprogramm und Kuchenbuffet und Tombola, und wie ich so nach Luzern kam mit Kind und Kegel, waren etwa siebenhundertmal mehr Leute da als von mir erwartet, weil doch alle Kollegen, die ich im Vorfeld gefragt hatte, ob sie eventuell auch ins Verkehrshaus kämen, entrüstet abgewinkt hatten mit dem Argument, dass sie nicht auch noch die knappe Freizeit im Kreise alter Flugzeuge und Vorgesetzter verbringen zu müssen im Sinne hätten. Bei näherem Hinsehen entpuppten sich die 700 Leute dann allerdings als rund 600 Kinder und nur der Rest als Kollegen mit dazugehörigen Frauen. Aus dem Gewimmel ragte von weitem sichtbar der Lokalmatador und Oberorganisator Tom Vokinger, der mit seinen riesigen roten Schuhen auf konvexen Sohlen hin und her pendelte, ganz wie der Nussknacker aus dem gleichnamigen Ballett. Er hatte zudem einen Wettbewerb ausgeheckt, der so schwierig war, dass er wohl hoffte, die als Siegerpreis ausgeschriebene Breitling-Uhr (zum Katalogpreis in der Höhe eines Jungkapitänsalärs, aber das ist ja auch nicht mehr so wahnsinnig viel) infolge Unlösbarkeit der kniffligen Fragen selber am breitlingen Handgelenk nach Hause tragen zu dürfen. Weit gefehlt, doch davon später. Zuerst gings also auf den obligaten Rundgang, der einem vor allem in der Flugzeughalle das eigene Alter immer wieder schmerzlich vor Augen führte, vor allem mit den Exponaten einer ehemals stolzen nationalen Fluggesellschaft, die später der Germanisierung anheimfiel. Immer wieder wunderbar: der Gang durch die aufgebockte Coronado, zusammen mit meinem absoluten Lieblingsfilm von Altkapitän Jenny beim heroischen Anflug auf Hongkong, derweil sein Bub und spätere Auchkapitän Hanspi im heimischen Keller in einer Seifenkiste Pilötlis spielt, mit dem Schwesterchen als Stewardess. Grosses Kino.

Noch grösseres Kino dann im Imax, wenigstens leinwandmässig, wo der Inhalt des Films weniger gelobt werden kann als die Qualität der Projektion. Aber: einem geschenkten Eintritt schaut man nicht in den Ausschnitt. Also weiter ins Planetarium, derweil sich die Kinder schon längst verflüchtigt hatten und hoffentlich auf der Suche nach den richtigen Antworten auf Vokis schwierige Fragen waren, um den Vater an Weihnachten mit einer Breitling überraschen zu können! Nun, im Planetarium stürzte nach einer einleitenden Werbephase schon nach wenigen Minuten das Programm ab und konnte vom diensthabenden Operateur nicht wieder zum Laufen gebracht werden; nichts hätte man sich da sehnlicher gewünscht, als dass good old Harry Hofmann aus den Zuschauerreihen aufgesprungen wäre und einem von den Sternen und deren Geschichte erzählt hätte, ganz ohne Programm und Schleichwerbung. Stattdessen breitete sich eine Art Hochnebel über die fiktive Himmelskuppel aus und eine lausige Stimmung über das astronomisch enttäuschte Publikum. Jetzt wäre das Kaffee- und Kuchen- Buffet grad recht gekommen, aber der Verkehrshausdirektor hatte es leider kurzfristig abge- und untersagt, die von Frau Fotsch in mehrtägiger Heimarbeit selbstgebackenen Kuchen im Foyer aufzutischen. Da wäre der Zoodirektor bei früherer Gelegenheit wohl grosszügiger gewesen. Immerhin gabs dann selbstgemachten fotsch'en Zopf zum Apéro und eine Ansprache von Chef Thomi Frick, von der man trotz Kindergebrülls ein paar Wortfetzen aufschnapfen konnte. Zum Beispiel, dass unsere flotte Flotte dem Verkehrshaus einen Ballon spendiere als Dank für die gewährte Gastfreundschaft und das Kuchenbuffetverbot.



An früheren Festen hatte man ja dem Zoo auch jeweils Tiere geschenkt, die im weitesten Sinne mit unserem Beruf und seinem Umfeld im Zusammenhang standen, wie einem nichtflugtauglichen Pinguin, einem grossmäulig grinsenden Schimpansen oder einem wendehalsigen Chamäleon aus der Masoalalhalle, und auch diesmal bewies man mit der Wahl des Ballons, einer aufgeblasenen Hülle mit viel warmer Luft drin, ein gutes Fingerspitzengefühl. Zumal ja der letzte bemannte Fesselballonflug dem Verkehrshaus wegen mangelnder Bodenhaftung ziemlich viel mediale Aufmerksamkeit beschert hatte.

Während den gegenseitigen Dankesreden war mir übrigens aufgefallen, dass zwischen all den Fluggestellten auch bereits Yves Rossy von der Decke baumelte, allerdings natürlich nicht der echte oder der ausgestopfte Rossy, sondern eine Schaufensterpuppe im Gewand des berühmten Fusion Man Rossy, der mit den Flügelchen am Rücken auch noch knapp als Weihnachtsengel durchgehen würde. Danach spielte die Lozärner Faschingsmusik «Campari Orange» einen lauten Schränzer, und weiter gings zum Znacht, welches keiner besonderen Erwähnung bedarf. Umso mehr die Tombola! Schon die ganze Zeit über hatten sich die Kinder um die üppig beladenen Tische gedrängt, sehnsüchtig die ausgestellten Direktreffer beäugend und von den Eltern noch mehr Geld für bunte Lose fordernd. Ein riesiger Haufen edelster Geschenke formte einen veritablen Gabentempel, der die Kinder anlockte wie das Licht die Motten: Die beliebten Design-Seifenspender und WC-Bürsteli aus dem Hause Spirella, Badetücher von diversen, noch existierenden Banken, die süssen Spezialitäten von Sprüngli. Und erst die Haupttreffer: Ein MacBook von Apple, ein grünes Velo von Tommys Bike Planet (einem ausserirdisch guten Veloladen, dessen Patron ein noch besserer Velomech ist als ein Simulatorplaner), ein unglaublich bequemer und kreativitätsfördernder Drehstuhl von Girsberger, verschiedenste Gutscheine aus der Schweizer Hotellerie; vom Wochenende im Wellnesschuppen über mehrgängige Diners in dekorierten Häusern bis zu glanzvollen Miniferien im Zürcher Flughafenhotel (mit Aussicht wahlweise aufs Parkhaus oder aufs Ops-Center).

Die ziemlich teure Breitling gewann zum Glück ein armer Schlucker, ein junger Copilot nämlich, der sich jetzt ein Leben lang die Frage wird gefallen lassen müssen, wo er denn diese gut gemachte Kopie gefunden habe (vor allem am Zoll). Den rotierenden Girsberger-Stuhl gewann jemand aus Viktors vielköpfiger Grossfamilie, was nach den Gesetzen der Wahrscheinlichkeit nicht anders zu erwarten war. Das Velo ging an Weisskopfs, und auch das MacBook Air kam nicht an unsern Tisch, dafür diverse Preise aus der Tourismusbranche: Die begehrte Übernachtung beim Klotener Terminal ging an Mitoberorganisator Schröders Junior, dessen Mutter sich überschwänglich und lautstark über den generösen Preis freute und versprach, ihren Angetrauten alsbald mit einer erholsamen Nacht im Airporthotel zu überraschen, wenn der Ärmste von einer Rotation in fernen Landen ermattet zurückkehre. Das Diner im Grand Hotel National gewann übrigens mein präpubertärer Sohn, dem ich jetzt grad beibringe, welches Besteck er bei welchem Gang dann anzuwenden habe. Den Vorschlag meinerseits, den Fünfgänger im National gegen ein Happy Meal im «McDonalds» einzutauschen, hat er dankend abgelehnt. Er weiss nur noch nicht, ob er den Pfadikumpan oder den Schulkollegen mitnehmen soll. Weiber kommen vorläufig noch nicht in Frage.

pk2@bluemail.ch

Die Finanzkrise – wie weiter?

Im Gespräch mit der «Rundschau» blickt das ehemalige AEROPERS-Vorstandsmitglied und der Ex-Pilot Tom Leupin auf seinen Weggang von der SWISS(air) und seine berufliche Weiterentwicklung als Unternehmer zurück. Er nimmt Stellung zu brennenden Fragen bezüglich der uns alle betreffenden Finanzkrise. Im Speziellen geht es um das Thema, wie sich der Einzelne investitionsseitig verhalten soll, um das Anlagerisiko zu kontrollieren – ohne auf die Rendite verzichten zu müssen.

Text: Tom Leupin

Als die Swissair im September 2001 groundete, brach für mich selbstverständlich eine «heile» Welt zusammen. Viele können mir das wohl nachfühlen. Im damaligen Vorstand unter M. Jöhl ging es drunter und drüber, auch deshalb, weil sich die Informationslage jeden Tag änderte.

Aufgrund substanzieller Geldrückzüge von UBS-Kunden (was sich offenbar alle paar Jahre zu wiederholen scheint) wurde ich mit zwei anderen Vorstandsmitgliedern zu Herrn Ospel eingeladen. Das Meeting verlief zwar ergebnislos, aber ich erinnere mich noch an die Aussage von einem seiner Gefolgsleute, der auf meine Frage, wie er sich denn fühlen würde, wenn man ihm den Job künden würde, überrascht sagte: «...da kann ich ja meinen Hyp-Zins nicht mehr zahlen...» Eine wahre Bemerkung, die auf diejenigen Piloten, die damals ein eigenes Haus hatten, direkt zutraf.

Daraufhin suchte ich den Kontakt zu Personalvermittlern, und einer davon vermittelte mir eine Stelle bei einem der führenden Investment-Consulting-Unternehmen der Schweiz. Das Ökonomiestudium vor der Pilotenlaufbahn hat dabei sicher geholfen. Aufgrund

meines Interesses und der Erfahrung in Kapitalmärkten sagte ich spontan zu. Meine heute immer noch in Diensten der SWISS stehende Frau Birgit erwartete zur gleichen Zeit Zwillinge, diese kamen neun Wochen zu früh auf die Welt und mussten zwei Monate im Spital bleiben – auch das war ein wichtiger Faktor, weshalb ich mich nach einer sicheren Erwerbsgrundlage umsah.

Aus der Zusage wurden volle fünf Jahre. Da ich mich aber anfänglich emotional nicht so einfach aus dem Cockpit lösen konnte, arbeitete ich bis Ende 2003 Teilzeit im SWISS-Cockpit und gleichzeitig auch bei dem Consulting-Unternehmen. Erst nach etwa zwei Jahren gab ich die Fliegerei endgültig auf.

Bei der Consulting-Firma betreute ich das Anlageportfolio von grossen Schweizer Pensionskassen und war im Speziellen verantwortlich für die Auswahl von Fondsmanagern, die sich in den sogenannten alternativen Anlagebereichen betätigten: Hedge Funds, Währungsmanagement und Rohstoffe.

Ende 2006 entschied ich mich, mit zwei Arbeitskollegen eine eigene Beratungsfirma zu gründen, mit dem Ziel, die Auswahlqualität und die Bewirtschaftung bei den oben genannten Fondsmanagern weiter zu verbessern, da wir grosse Defizite in der Branche wahrnahmen. Seit über zwei Jahren beraten wir Pensionskassen bei der Führung von Spezialportfolios. Mit meiner Firma betreuen wir mit insgesamt sieben Personen Vermögenswerte von insgesamt über 2 Milliarden Franken. ●

Lebenslauf von Tom Leupin



Geboren am 29. Mai 1965
Verheiratet mit Birgit
Leupin-Meinert
Zwillinge, die im Dezember
sieben Jahre alt werden

Ausbildung
Ökonomiestudium an der
Universität Zürich

Beruf:

verschiedene Positionen im
Finanzbereich von 1990 bis 1993

- 1993 bis 1995 SLS
- 1995 bis 1996 F/O MD-80
- 1996 bis 2001 F/O A320/330
- 1999 bis 2001 Vorstand
AEROPERS/Präsident SwissALPA
- 2001 bis 2003 F/O MD-11
- 2002 bis 2006 Investment-
Controller bei Complementa

Seit 2006 Gründungspartner von DL Investment
Partners AG.

Zu verkaufen

herrschaftliches 7½-Zimmer-Einfamilienhaus mit
2-Zimmer-Einliegerwohnung in Niederglatt.

Wohnflächen: Haupthaus ca. 210 m² plus Fernseh-/
Partyraum, ca. 44 m², im KG
Einliegerwohnung ca. 65 m² plus
Fernseh-/Partyraum, ca. 50 m² im KG
Eigene Waschmaschine/Tumbler

Sauna

Grundstücksfläche ca. 1988 m² inklusive ca. 750 m²
Baulandreserve/Garten
Schöne Lage am Dorfrand, mit Bus, Bahnhof, Einkaufsmög-
lichkeiten und Schulen innerhalb 10 Gehminuten erreichbar.

Preisidee: 1,980 Mio. Franken

Weitere Auskünfte unter Telefon +41 79 255 15 37

«Investieren ist mehr, als nur über Gebühren zu diskutieren!»

Interview: André Ruth

«Rundschau»: Wie siehst Du die Zukunft der Märkte?

Thomas Leupin: Ich bin grundsätzlich ein Optimist – langfristig. Allerdings haben wir es hier mit einem Beinahe-Kollaps des Finanzsystems zu tun, an dem wir haarscharf vorbeigeschlittert sind. Dieser wurde mitunter durch zu lasche Regulatoren verursacht, verbunden mit der Gier und Selbstüberschätzung der Banken. Diese Krise hat zu einer noch nie gesehenen beschleunigten Wertvernichtung in nahezu allen Bereichen geführt und ist noch nicht abgeschlossen. Ich erwarte zwar eine gewisse Erholung in den nächsten Wochen, da die am meisten betroffenen Kreditmärkte sich langsam durch die Liquiditätsspritzen stabilisieren werden. Da sich die Realwirtschaft abschwächen wird, wird auch der Aktienmarkt Schwierigkeiten haben, in naher Zukunft in einen starken Aufwärtstrend zurückzukehren. Der Markt wird wahrscheinlich in engen Bandbreiten auf und ab gehen.

Wenn Wirtschaftskrisen vom Finanzsektor selbst ausgelöst werden, dann wiegen diese am schwersten für die Wirtschaftsentwicklung, da ein gesundes Finanzsystem der Schlüssel für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum ist. Aus diesen Gründen rechnen wir mit einer lang anhaltenden Rezession, die markante Einschnitte in unser Leben bringen wird. Der Wirtschaftsrückgang hat erst begonnen und wird voraussichtlich in den nächsten zwei bis drei Jahren in allen Wirtschaftssektoren zu spüren sein.

Man wird aber auch in diesen eher instabilen Zeiten Geld verdienen können, sei es als Pilot oder im Kapitalmarkt. Beim Investieren ist eine sogenannte Buy-and-Hold-Strategie, wie sie oft angepriesen wird, fehl am Platz. Die Vertreter dieser Strategie sind der Meinung, dass man einfach ein Investment kaufen muss und es dann beibehalten, egal was passiert. Doch gerade im letzten Jahr hat sich gezeigt, dass einfach an Aktien festzuhalten, wenn es offensichtlich ist, dass es eine Krise gibt, nicht sinnvoll ist. Aus diesem Grund ist eine starke Überwachung und aktive Bewirtschaftung des eigenen Portfolios sinnvoll.

«RS»: 2008 wird als Jahr eingehen, in dem fast alle Anlagen, u.a. auch die alternativen Anlagen, verloren haben. Gab es keine Sparte, ausser Obligationen und Cash, in denen man Geld verdienen konnte?

T.L.: Das Unglaubliche in diesem Jahr war, dass wirklich beinahe alle Kategorien Geld verloren haben. Selbst bei Obligationen muss man differenzieren. Man konnte nur auf den Staatsobligationen (wie z.B. vom Schweizer Staat) Geld verdienen. Bei allen anderen Obligationen hätte man auch Geld verloren. Eine der wenigen Kategorien, in der man Geld verdienen konnte, war das Währungsmanagement. Bei dieser Anlagekategorie versuchen die Manager von den Bewegungen an den Währungsmärkten zu profitieren. Ein von uns bewirtschaftetes Portfolio erzielte im 2008 eine Rendite von +7,5 Prozent in Euro (bis Ende Oktober) bzw. + 5 Prozent in Franken (bei voller Wechselkursabsicherung), und dies nur mit einem geringen Risiko von 2,5 Prozent pro Jahr.

«RS»: Wie soll man seine Gelder diversifiziert anlegen?

T.L.: Das Ziel der Diversifikation muss sein, an möglichst vielen, optimalerweise nicht voneinander abhängigen Märkten exponiert zu sein. Das wird in der

Reinform so nicht gelingen, aber schon der simple Aktien-Obligationen-

Mix zeigt auf, wie das Risiko gesenkt werden kann, ohne eine substantielle

Mehrendite aufgeben zu müssen. In der klassischen Beratung versucht man oft, das Problem mit Optimierungsmodellen zu lösen. Das Problem ist

jedoch, dass diese Modelle stark vom Input abhängen und diese Inputs Krisen wie die heutige nicht berücksichtigen. Für einen Horizont von

10 bis 15 Jahren mögen diese Modelle sinnvoll sein. Doch wenn wir

ehrlich zu uns selbst sind, kann keiner von uns mit diesem Horizont umgehen, denn erstens wissen wir selten, ob und wann wir Geld benötigen, zweitens, wann neues Geld fürs Anlegen verfügbar ist. Somit gehen diese Modelle von einem unrealistischen Anlegerverhalten aus.

Wenn nun dieser Optimizer eine Anlagelösung mit viel Bonds und wenig Aktien ausspuckt: Wer möchte heute bei diesen tiefen Zinsniveaus wirklich Obligationen halten (möglichst langfristige), und wer hat den Mut, Aktien zu kaufen?

Aus diesem Grund muss für jede Kategorie das Chancen- und Risikoprofil differenziert betrachtet werden:

Aktien? Sie sind zurzeit auf einem tiefen Stand. Wenn sie aber z.B. auf die Bewertungsniveaus vom Oktober 1987 fallen, oder man aber hochverzinsliche





Die Arbeitsplätze der «DL Investment Partners AG».

Schuld-papiere von Unternehmen als vorlaufenden Indikator für die Aktienmärkte nimmt, dann liegen durchaus nochmals bis zu minus 40 Prozent drin. Vergessen wir nicht: Die Rezession hat begonnen – nicht gerade der fruchtbare Acker für überschüssende Aktienkurse ... Sie können sich aber temporär erholen, möglicherweise ist es auch sinnvoll, nur in gewisse Sektoren wie z.B. billige Konsumgüter, die von allen auch in der Rezession gekauft werden, zu investieren. Die Rezession wird möglicherweise länger andauern (zwei bis drei Jahre), und die Aktienkurse werden sich erst in ein paar Jahren wieder auf ursprünglichem Niveau befinden. Ich kann mir vorstellen, dass man mit Aktien über die nächste Zeit nur Geld verdient, wenn man während kurzer Erholungsphasen einsteigt und danach seinen Gewinn nach ein paar Wochen wieder realisiert, um danach wieder zu warten.

Obligationen? Diese sind heute bei guter Bonität sehr teuer – im dritten Quartal gab es sogar Negativrenditen auf den Eidgenossen mit kurzer Restlaufzeit – die Anleger waren bereit, Zinsen zu zahlen für die Sicherheit, das Geld zu deponieren. Die Rendite bleibt dabei auf der Strecke. Unternehmensanleihen sind etwas billiger, da diese ja unter einem Rezessions-szenario zu leiden haben. Wenn sich die Wirtschaft erholt, dann darf man hier aber auch mit etwas Mehrrendite rechnen. Was aber auch in vielen Modellen vergessen wird. Die letzten 20 Jahre waren ein wunderbares Umfeld für Obligationen. Die Realzinsen sowie die Inflation sind stetig gesunken, was den Obligationen einen unglaublichen Auftrieb gab. Diese perfekten Bedingungen für Obligationen wird es in den nächsten zehn Jahren jedoch kaum wieder geben.

Rohstoffe (physisch, nicht Aktien): Im 2008 hat sich eine der Negativeigenschaften von der hässlichen Seite gezeigt: Wenn die Aktienmärkte kollabieren wegen Rezessionsängsten, dann gibt es keinen Grund, warum die Rohstoffe völlig anders als die Aktienmärkte laufen sollten. Deren Entwicklung hängt stark vom zukünftigen wirtschaftlichen Wachstum ab. Der Hunger nach Rohstoffen ist in China vorläufig gestillt – das Wachstum stottert. Die Spekulanten haben sich ebenfalls grösstenteils zurückgezogen. Die Rohstoffpreise werden, wenn man die Wahrscheinlichkeiten betrachtet, wohl eher seitwärts verlaufen oder sogar noch sinken und erst wieder bei einem Anziehen des

Wirtschaftswachstums steigen. Zudem suchen zahlreiche Unternehmen aufgrund des ehemals hohen Ölpreises nach Alternativen. Diese Projekte werden nicht auf Eis gelegt, da sich das Angebot an Öl langfristig wieder verknappen wird, aber auch deshalb, weil sich die Exploration neuer Fördergebiete aufgrund des tiefen Preisgefüges rechnerisch nicht lohnt. Langfristig sieht es somit gut für Rohstoffe aus, jedoch in nächster Zukunft könnte diese Kategorie sehr volatil bleiben.

Das zeigt, dass eine rechenbasierte optimierte Diversifikation sicherlich am Ziel vorbeischießt, weil der gesunde Menschenverstand zu wenig eingesetzt wird.

«RS»: Wie kann man dieses Dilemma überwinden?

T.L: Wie gesagt: Common Sense. Unzählige Informationsquellen anzapfen und sich selber ein Bild über den Status der Märkte machen. Das klingt natürlich einfacher als es ist, denn man benötigt, zumindest anfangs, wohl professionelle Hilfe. Banken können da nur einseitigen Support bieten, da diese meist Produkte verkaufen, an denen sie am meisten verdienen. Ebenfalls unabhängige Vermögensverwalter, die z.B. reine Indexprodukte anbieten, können ebenfalls durch einen zu vereinfachenden Ansatz am Ziel vorbeischießen. Man sollte prinzipiell all jene Leute meiden, die einem ein «Allheilmittel» beim Investieren versprechen. Investieren ist ein schwieriger und anspruchsvoller Job. Man muss seine Entscheidungen ständig kritisch hinterfragen, ohne jedoch seine Philosophie aufzugeben. Was mich bei meiner Arbeit immer wieder überrascht, ist wie viele inkompetente Berater auf dem Markt tätig sind. Diese versuchen mit meist einfachen und dogmatischen Botschaften, ein Allheilmittel anzupreisen. Diese Leute sollten ebenfalls gemieden werden.

Man kommt wohl nicht umhin, zumindest die Schwerpunkte, das heisst die Märkte und Regionen in welche man investieren will, selbst zu setzen. Wichtig ist dabei, die aktuelle Lage permanent zu beurteilen und situativ Umschichtungen im Portfolio vorzunehmen. Ich warne aber vor Aktionismus, dies führt i.d.R. zu keinem Mehrwert. Mit mehr gesundem Menschenverstand, weniger Zahlengläubigkeit und einem klug diversifizierten Vermögens-Mix, kann wahrscheinlich ein besseres Anlageergebnis in den kommenden Jahren erzielt werden, als ein unüberlegter Buy-and-Hold-Ansatz.

«RS»: Heisst das, man kann sich gewisse Gebühren sparen?

TL: Sicher, die Gebühren müssen im Auge behalten werden. Nicht nur lassen sich Gebühren auf der Seite der Berater sparen (diese verlangen i.d.R. zusätzlich 0,4 Prozent – 1 Prozent pro Jahr), sondern man hat bei der eigenen Auswahl der Fondsmanager auch

noch die grössere Kostentransparenz, was via Berater manchmal nur ungenügend gegeben ist.

Sollte man dennoch einen Berater einsetzen, dann ist eine Gebühr für einen aktiven Stockpicker von bis zu 1 Prozent pro Jahr wohl angebracht. Eine Gebühr für Berater im Indexbereich, der noch dazu eine Buy-and-Hold-Strategie anpreist, ist zum Beispiel nicht nachvollziehbar. Deshalb muss man genau wissen, weshalb man Gebühren zahlt.

Trotz all diesen Aspekten sollte man etwas im Auge behalten: Was nützt es mir, wenn ich Gebühren gespart habe, aber das Investment völlig missraten ist. Deshalb muss man den Gebühren Beachtung schenken, aber es ist nicht der einzige Faktor beim Anlegen. Bei meiner Beratungstätigkeit hatte ich schon mehrmals erlebt, dass ein Investor nur die Gebühren als Hauptauswahlkriterium genommen hat und dabei viel Geld verloren hat. Investieren ist mehr, als nur über Gebühren zu diskutieren.

«RS»: Ist indexiertes Investieren sinnvoll oder nicht?

T.L.: Vielfach wird angebracht, dass indexiertes Investieren, also z.B. das Abbilden eines schweizerischen Aktien- oder Obligationenindex aus Kostengründen sinnvoller ist, als das Investieren in sogenannt aktive Fondsmanager, die mit einer speziellen Auswahl der Aktientitel einen Mehrwert generieren möchten. Das ist generell richtig. Aber – wie beim Investieren überall – es ist von entscheidender Bedeutung, welchen Index man auswählt, d.h. welches Anlagesegment man damit abdeckt und geographisch wo. Von zentraler Bedeutung ist auch die Frage, ob und welche Ineffizienzen in einem Segment vorhanden sind: Der liquide Schweizer Blue-Chip-Markt eignet sich beispielsweise weit weniger als kleinere/ mittlere US-Firmen für aktives Management.

Ein Spezialfall sind dabei die alternativen Anlagen: Dort gibt es oft keine investierbaren Indices – oder wenn sie investierbar sind, dann decken sie nicht sinnvoll das mögliche Universum ab, oder aber der Index weist aufgrund seiner Struktur Eigenschaften auf, welche eine reine Indexierung letzten Endes als ineffizient nachweisen.

Zusätzlich muss man aufpassen, dass nicht überall wo Index drauf steht, auch ein Index drin ist. Aus regulatorischen Gegebenheiten ist es heute einfacher, einen Index zu vertreiben als einen aktiven Fund. Aus diesem Grund ist das Angebot von Indexprodukten so gross. Gerade Rohstoffe sind ein Beispiel dafür. Dort gibt es mindestens über 15 Indices. Hinter jedem dieser Indices steckt jedoch ein aktiver Entscheid des Anbieters über die Gewichtung der Rohstoffe. Dies hat nichts mehr mit einem aus der finanztheoretisch hergeleiteten «effizienten Index» zu tun. Ein Berater, der hier nur Indices vorschlägt, weil Index drauf steht, müsste eigentlich aufgrund seiner Inkompetenz vom Markt verschwinden.

«Ende 2006 entschied ich mich mit zwei Arbeitskollegen, eine eigene Beratungsfirma zu gründen.»

«Es gibt keinen Mehrertrag, ohne dafür Risiken in Kauf nehmen zu müssen.»

«RS»: Was bietet sich denn als Lösung an?

T.L.: Entscheidend ist, zu wissen – und ich formuliere es mal salopp – wo die nächste Party stattfindet, d.h. in welchen Markt, welche Kategorie fliessen die Gelder der Investoren. So waren die Rohstoffe seit Beginn der 2000er Jahre ein sehr rentables Feld – heute bevorzugt man Liquidität. Diese Prognosen sind schwierig zu erstellen – selbst gestandene Experten tun sich schwer damit. Die Evaluation und Identifikation der Risiken ist ein ganz zentrales Element: Es gibt keinen Mehrertrag, ohne dafür Risiken in Kauf nehmen zu müssen.

Eine mögliche Ergänzung beispielsweise ist das short selling (setzen auf fallende Kurse); z.B. lohnte es sich, im September auf einen fallenden Rohölpreis zu setzen (damals etwa bei USD 145), denn heute steht dieser bei ca. USD 70 – dies entspricht einer Rendite von mehr als 50 Prozent. Auch dafür stehen im Markt kostengünstige Produkte bereit.

Mit dieser Erweiterung kann man eines der eminentesten Probleme des Anlegens lösen: das Timing. Durch den Einsatz von Bewirtschaftungstechniken, die sowohl bei steigenden wie fallenden Märkten profitieren können, kann man sich von der (unlösbaren) Frage des richtigen Einstiegszeitpunktes zumindest teilweise lösen. Denn wichtig ist es, die ganz grossen Trends zu erwischen. Diesbezüglich kann Timing erfolgreich sein. Ein Timing auf Tages- oder Wochenbasis ist jedoch einem Laien nicht zu empfehlen. In diesem Bereich sind nur sehr wenig Manager langfristig erfolgreich.

Der wichtigste Grundsatz ist jedoch immer die Diversifikation. Man muss jeweils in mehrere Themen und Ideen investiert sein, die relativ unterschiedlich sind: Es kann überall anbrennen – daher nicht zu viel ins gleiche Haus! Wir erinnern uns ungern an Swissair-Obligationen ...

«RS»: «Diversifikation» – im 2008 schnellten die Korrelationen in den verschiedenen Märkten steil nach oben, d.h. nahezu alle Kategorien verloren fast gleichzeitig. Ist dieses Bild nachhaltig oder normalisiert sich die Welt in absehbarer Zeit wieder?

T.L.: Das Hauptproblem der Diversifikation, und damit spreche ich wieder die vereinfachenden quantitativen Modelle an, ist der Umstand, dass deren Vorschläge nur für Normalzeiten Gültigkeit haben.

Die Korrelationen sind eher tief, die Ausschläge werden schnell normalisiert – es gibt keine grossen Probleme. Bei Stressperioden – so wie seit August 2007 – bricht diese heile Welt zusammen – andere Lösungen sind gefragt. Die quantitativen Optimierungsmodelle versagen für diese Perioden – vor allem, wenn es so etwas noch nie gegeben hat.

Wie schon oben erwähnt, würde «common Sense» zu Mehrwert führen. Es war schon länger bekannt, dass Rezessionsgefahren bestanden. Das führt zu weniger

Wachstum, weniger Konsum, weniger Produktion von Gütern und damit zu weniger Nachfrage nach Rohstoffen. Konsequenz daraus: Rohstoffe werden ebenfalls (nach den Aktien) einen Preisrückgang erfahren, was ja dann auch passierte. D.h. hier schnellte die Korrelation massiv hoch. Auch hier wäre es sinnvoll gewesen, wenn ein Rohstoffportfolio nicht nur aus long Investments bestanden hätte, sondern auch aus Fondsmanagern, die auch short gehen können, sprich von sinkenden Preisentwicklungen profitieren.

Sollten sich die Märkte beruhigen, dann werden die Korrelationswerte aus den Stressmonaten wieder gegen ihre Normalwerte hin tendieren. Die Frage ist nur, wie lange wird dieser Normalisierungsprozess dauern? Gerade bei den Aktien und Rohstoffen kann sich die Korrelation noch länger auf hohem Niveau halten, da beide Märkte stark von der Wirtschaftslage abhängen. Beim Investieren muss man sich den Gegebenheiten anpassen und nicht einfach stur ein Modell verfolgen.

«RS»: Ist es wirklich eine unabdingbare Notwendigkeit, mit Aktien long only Geld zu verdienen/verlieren, oder gäbe es nicht auch andere Wege?

T.L.: Es gäbe einen anderen Weg. Dieser führt dazu, dass man einen Teil der Aktien situativ long only anlegt. Mit diesem Teil wird aber «nur» bei positiven Kursentwicklungen profitiert. Den zweiten Teil legt man in Fondsmanagern an, die long und short gehen können – also in Hedge Fonds. Auch wenn diese oft zu Unrecht negativ in der Presse dargestellt werden, haben diese (ich rede hier von denjenigen, die mit Aktien handeln) in den letzten zehn Jahren eine durchschnittliche Rendite pro Jahr von plus 9 Prozent erzielt, gegenüber dem weltweiten Aktienmarkt mit plus 0,6 Prozent ein deutlich besseres Ergebnis. Hinzu kommt noch der Umstand, dass diese Hedge Fonds das Ergebnis mit einem deutlich tieferen Schwankungsrisiko (9,9 Prozent vs. 14,7 Prozent) erreichten als der globale indexierte Aktienmarkt. Mit einem solchen Setup kann man mittelfristig mit weniger Risiko mindestens gleich viel verdienen, als nur mit Aktien long.

Sobald man sich vom indexierten Investieren wegbewegt, steigt die Komplexität in der Auswahl der geeigneten Fondsmanager – professionelle Hilfe ist gefragt. Aber diese Inanspruchnahme sollte für Pensionskassen ja kein Problem darstellen.

«RS»: Erneut wird es viele Pensionskassen geben, die aufgrund eines zu hohen Aktienanteils massiv Geld verloren haben. Wie kann man so etwas zukünftig verhindern?

T.L.: Das Kernproblem bei den Pensionskassen ist das Spannungsfeld, in dem sich die Verantwortlichen der Kassen befinden. Einerseits besteht das Ziel, Erträge für ihre Destinatäre zu erzielen, auf der anderen Seite gibt es einen hohen politischen und öffentlichen Druck, nichts anderes zu machen, als alle anderen Pensionskassen. Heute werden die Leistungen der Verantwortlichen oft noch auf die korrekte Anwendung

des BVG-Gesetzes beurteilt und weniger nach dem effektiv erzielten Gewinn. Dies widerspricht natürlich dem Ziel des Destinatärs, nämlich sein gespartes Kapital gewinnbringend und risikokontrolliert anzulegen. Als Beispiel für diesen Widerspruch kann man nahezu jede Kasse anführen, u.a. auch die SWISS II, deren Rendite ja Ende Oktober bei minus 25 Prozent lag, denn eigentlich hätte man die Aktienanteile spätestens ab Sommer 2008 drastisch reduzieren sollen. Indikatoren für einen Absturz gab es reichlich: steigende Volatilitäten, Unternehmensnachrichten, etc. Aber die festgelegte Anlagestrategie (meist für zwei bis drei Jahre definiert) sieht Bandbreiten, beispielsweise bei den Aktien, von 20 bis 25 Prozent. Das heisst nun, egal was die Märkte machen, man muss – um die gesetzten Regeln nicht zu verletzen – mit mindestens 20 Prozent im Aktienbereich investiert bleiben, auch wenn die Vernunft und das Umfeld Nein sagen.

Eine Anlagestrategie darf nicht nur definieren, wie viele Aktien man im Portfolio halten soll, sondern auch wann diese Strategie weniger sinnvoll ist. Doch dies zu definieren, ist anspruchsvoll und für jede Pensionskasse und jeden Anleger verschieden. Diesen anspruchsvollen Aufgaben sind viele Gremien (noch) nicht gewachsen. Aus diesem Grund haben einige Gremien und auch Berater einfache dogmatische Ansätze präsentiert und haben mit dieser Simplifizierung nun die Rechnung in Form einer schwachen Performance erhalten.

Wir hatten in den vergangenen Monaten auch in mehreren Kassen eine eigenartige Priorisierung feststellen müssen. Obwohl die Kassen Millionen bis Milliarden mit Aktien verloren haben, haben die Verantwortlichen über zum Teil irrelevante Detailprobleme, die manchmal nicht einmal relevant für die Rendite waren, diskutiert und sich nicht auseinandergesetzt mit der Risikokontrolle bei Aktien. Diese Reaktion, sich auf Details zu konzentrieren und dabei das Gesamtbild aus dem Auge zu verlieren, mag als menschliche

Reaktion verständlich sein, ist jedoch verheerend für die Vorsorgesicherheit. Diesbezüglich gibt es einiges an Handlungsbedarf in unserem Vorsorgesystem.

Das Grundübel ist aus meiner Sicht mangelnde Flexibilität und auch die persönliche Priorität, «sich nicht zu exponieren». Das heutige Milizsystem liefert wenig Anreize, von diesem Problem abzuweichen: Der Stiftungsrat hat an sich nur Verantwortung und Risiken, aber keinen Vorteil, wenn er die Arbeit gut macht. Das kann eine zielgerichtete Portfoliobewirtschaftung behindern. Für mich wäre eine Lösung: Konkurrenz unter den Pensionskassen erzeugen, d.h. freie Wahl der Destinatäre, welcher Institution sie ihre Sparkapitalien anvertrauen möchten. Dabei müssen die Organe der Pensionskassen professionalisiert und langfristig leistungsbezogen entlohnt werden, anders wird es kaum möglich sein, die Vorsorgegelder effektiv anzulegen. Leider verfolgt die Politik andere Ziele. •

«Beim Investieren muss man sich den Gegebenheiten anpassen und nicht einfach stur ein Modell verfolgen.»

Stichtag 31. Oktober – Augenschein bei der Edelweiss Air

Am 31. Oktober war es soweit, die Edelweiss ging in den Besitz der SWISS über. Für die Edelweiss-Piloten ein Tag wie jeder andere auch. Doch was wird die Zukunft bringen? Sind doch durchaus Unterschiede in den verschiedensten Gebieten, von der Planung über die ELS bis hin zum Catering, vorhanden. Und nach langem Ringen sollen auch die Edelweiss-Piloten in den Genuss eines eigenen GAV kommen.

*Text: Andreas Wendel, Vorstand ECA mit Ressort
Aussenbeziehungen, Captain A320/330*

Das Personal der Edelweiss Air erlebte den Besitzerwechsel Ende Oktober als Tag wie jeden anderen, nach entsprechend knappen Pressemitteilungen und einer allgemeinen Personalorientierung im Frühling 2008 verlief der 31. Oktober ohne weitere Kommunikation oder Information seitens Kuoni oder SWISS an die Adresse des Personals der Edelweiss Air. Wir konnten uns einerseits aufs Fliegen konzentrieren und uns andererseits über die Goldmedaille freuen, welche die Leistungen unseres Teams zum achten Mal in Folge im Rahmen des Travel Star Awards würdigte.



Edelweiss-A320.

Am 17. Oktober eröffnete CEO Karl Kistler dem Vorstand des Pilotenverbandes ECA (Edelweiss Cockpit Association), dass das Pilotencorps der Edelweiss Air einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) bekommen solle. Dies sei im SWISS-Konglomerat vorteilhaft. Somit wird eine langjährige Forderung der ECA umgesetzt, die auch von der AEROPERS getragen und von Letzteren als Vorbedingung für die Partnerschaft der beiden Firmen formuliert wurde. Christoph Zogg (Postholder Operations) solle bald mit unserem Pilotenverband die GAV-Verhandlungen aufnehmen.

Kollegen der SWISS stellen uns öfters Fragen, die mich veranlassen, die «Rundschau» als kleine Vorstellungsplattform zu nehmen und Euch anschliessend zu beschreiben, wo Edelweiss Air am 31. Oktober 2008 steht.

Die A330-200 fliegt mit 180 Minuten ETOPS wie jeden Winter ein maximales Programm von Flügen in die Tropen: zweimal Malediven, zweimal Karibik, einmal Ostafrika und einmal Thailand. Der siebte Tag der Woche ist für Maintenance-Arbeiten reserviert.

Die drei A320 fliegen ein konsolidiertes Winterprogramm Richtung Kanaren und Ägypten ab sowie Flüge nach Prishtina und Wet-Lease-Flüge für SWISS International Airlines (Amsterdam und Berlin repetitiv, weitere Destinationen wie Thessaloniki von Fall zu Fall).

Maintenance: Edelweiss Air beschäftigt ein kleines Maintenance-Team, welches die Arbeiten von SR Technics begleitet und überwacht. Dank einem verhältnismässig grosszügigen Wartungsbudget und enormer Arbeit unseres Maintenance-Teams können wir stolz behaupten, dass unsere Maschinen in einem optimalen technischen Zustand sind. Die Triebwerke unserer A320 sind Teil des SWISS-Triebwerkpools; die beiden Rolls-Royce-Motoren der A330 fristen in Zürich zwar eher ein Exotendasein, sind aber an unseren Langstreckendestinationen die eigentlichen Standardmotoren der namhaften europäischen Charter-Airlines. Linemaintenance besorgt SR Technics in Zürich sehr zu unserer Zufriedenheit, im Ausland haben wir Verträge mit verschiedenen Maintenance-Providern, an bestimmte Destinationen fliegt ein Mechaniker der SR Technics mit (Japan).

Catering

First Catering liefert uns ein aufwändiges Catering für Passagiere und Crews auch für den Retourflug (ausser Japan und Thailand, wo wir gewichtslimitiert sind). Wir fliegen Früchte, Fisch und Gemüse zur Verarbeitung in Bassersdorf gleich selber von unseren Tropendestinationen ein. Auf Wetlease-Flügen für die SWISS weicht Edelweiss Air neu von unserem Catering-Konzept ab und serviert Sandwiches analog zum SWISS-Konzept.

Dokumentation im Cockpit

Seit einigen Jahren fliegen die EDW-Crews mit Navigationsunterlagen von LIDO in Papierform. Performance-Rechnungen sowie Weight & Balance mit Airbus-Software (LPC). MEL und CDL in Papierformat, AFM auf Laptop (FCOM), hauseigene SOP mit bester Essenz aus den nahe liegenden Erfahrungen und Publikationen von Lufthansa, SWISS und Airbus Industries.

Planung: Ein Commander plant die Commanders, ein F/O plant die F/Os. Dies geschieht anhand eines Wunschsystems und der Vorgaben eines Masterplans mit Ferien, Schulung, Büroduties etc. sowie einer persönlichen Note im überschaubaren Corps von 60 Piloten, einschliesslich drei Frauen. Mit Seitenblick aufs PBS der SWISS sieht Edelweiss Air derzeit von einem automatisierten Planungssystem ab und will

den letzten Schliff der Planung Leuten anvertrauen, die selbst fliegen und den Einfluss der Planung auf unsere Lebensqualität kennen. Viele Edelweiss-Piloten träumen am Palmenstrand von einer längerfristigen Ferienplanung, weil das Leben auch eine soziale Seite hat.

ESET

Findet für unsere Crews bei SAT mit deren Instruktoren, Infrastruktur und gemäss den Verfahren von Edelweiss Air statt.

IT

Der selbst entwickelte Lebensnerv der edelweisschen IT nennt sich «Enzian» und wird durch ein kleines Team von Piloten stets angepasst, weiterentwickelt und betreut. In Anlehnung an SWISS galt es in diesen Wochen sicherzustellen, dass die beiden Systeme kompatibel werden. Die neuen Flight Time Limitations der EU-Ops erforderten von den Programmierern einen weiteren Effort zugunsten der Crewplaner. Weitere Automatisierungen sollen in Zukunft beim Planen von Ferien, bei Wishes und bei Freitagen unterstützend helfen und schnelle Übersicht schaffen.

Simulatortraining

Alle sechs Monate sind zwei Sessions von vier Stunden auf den Simulatoren von SAT mit Instruktoren von Edelweiss Air (Commanders und AFOs) vorgesehen. EDW ist eine TRTO und bildet bedarfsweise selber Instruktoren aus.

Netzwerkplanung

Die Netzwerkplanung liegt derzeit bei Edelweiss Air, ab Sommerflugplan 2009 plant die SWISS die Einsätze unserer vier Airbusse.

Schnittstellen

Hier stehen noch diverse Arbeiten und Verbesserungen an, um die Zusammenarbeit optimal zu gestalten. Probleme sind erkannt und werden mit Hochdruck bearbeitet.

Charter-Airline

EDW wickelt seit einiger Zeit die meisten Flüge mit Linienstatus ab. Dies ermöglicht es uns, die Randzeiten unserer Homebase, des Flughafens Kloten, effizienter zu nutzen. Lediglich die Flüge nach Prishtina und Japan führen wir aus Gründen der Verkehrsrechte als Charterflüge durch.

Jetlag

Ein Wochenaufenthalt (genau neun Tage Abwesenheit von zu Hause) in den Tropen beinhaltet zwei volle Jetlags, wie man sie bei grossen Netzwerk-Airlines längst nicht mehr kennt: Volle Adaption an die Zeitzone vor Ort und dann das Gleiche nach der Rückkehr in der Schweiz.

Lifestyle

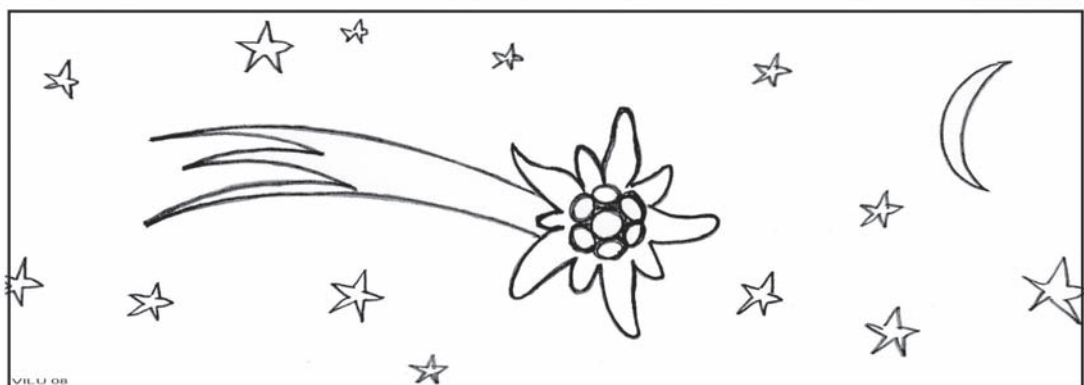
Nach einer Wochenrotation erwarten uns drei Freitage, dann folgt der nächste Einsatz ohne weitere Einschränkungen zwischen Ost- und Westflügen. Theoretisch fliegen EDW-Piloten 1,3 Wochenrotationen Langstrecke pro Kalendermonat. Viele Funktionäre nehmen aber diverse Termine in Zürich wahr (Meetings, Simulatortraining) und überlassen die Wochenrotationen denjenigen Piloten ohne Funktion, die entsprechend monatlich mindestens 18 Tage auf Achse sind. Unsere Kurzstreckenpiloten kehren am Abend meistens heim, fliegen dafür vermehrt die Rotationen ab Genf.

Hotels

Unser Arbeitsfeld führt uns oft an bekannte Orte der touristischen Traumfabrik. Die Infrastruktur der Hotels richtet sich vorab nach den Bedürfnissen von Feriengästen. Viele der Hotels sind recht lärmig und geografisch isoliert. (Wasser-)Sportler und Reisefans mit Sinn fürs Abenteuer leben hier besser als Piloten, die zivilisierte Infrastruktur und funktionale Ordnung suchen. Statt Leselampe, Highspeed-Internet und sterilem Fitnesscenter eher Leben am Strassenmarkt, laute Merengue-Musik, das erregte Flitterwochenpaar im Zimmer nebenan und ein genussarmes, dafür farbenfrohes Standardbuffet der internationalen Sorte. Im Halbschatten des Palmengartens Szenen und Angestellten-Uniformen wie zur Kolonialzeit, Bikinischau und Hitzestau, Sonnenbad und Fröhlichkeit an der Poolbar, alkoholbedingte Animositäten, Sportanimation mit Housemusik aus der grossen Bassbox, kaum Kinder und am Eingangsportal der ernste Polizist mit dem Schlagstock: Wir sind hier nicht in New York oder Tokio, sondern mit einem Bein in der Dritten Welt.

Handling

In Zürich sowie Genf wurden unsere Flüge bisher von Jet Aviation abgefertigt. Gewisse Dienste leistet die CGS. Auf Wetlease-Flügen für die SWISS werden wir von Swissport abgefertigt, und im Handling von Transitpassagieren arbeiten die beiden Firmen auf gutem Niveau zusammen.



Willkommen Edelweiss!

Passagiere

Auf vier Kontinenten und den diversen Destinationen von EDW begrüssen wir seit jeher sämtliche Passagierkategorien an Bord, vom Popstar und anspruchsvollen Vielfliegern über Menschen fremder Kulturkreise bis zu Schweizer Arbeiterfamilien, Managern, UMs, Normalbürgern aus dem nahen Ausland und vielen Passagieren wie du und ich. Die Transitpassagiere der SWISS stellen deshalb keinerlei Herausforderung dar, wohl aber eine Bereicherung (in mehrfacher Beziehung, schliesslich gibt es in der Schweiz speziell diesen Herbst und Winter spürbare Überkapazitäten auch im Leisure Markt!). Unsere bunten Flugzeuge werden in allen Varianten fotografiert, und beim Boarding klären wir die eine oder andere Frage, meist die folgende: Warum man mit einem SWISS-Ticket in einer EDW-Maschine befördert wird und in welchem Verhältnis Edelweiss Air zur SWISS steht.

Management und Verwaltung

Im neunten Stock des Operation Centers befinden sich unser Empfang, der Kundendienst, sämtliche Büros sowie die Schulungs- und Konferenzräume von Edelweiss Air. Viele Funktionäre fliegen hauptamtlich und verrichten nur an gewissen Tagen ihren Bürodienst. Entsprechend teilen sie sich die Arbeitsplätze in den Büros oder arbeiten auf Langstreckenrotationen mit firmeneigenen Laptops.

ELS

Unsere Einsatzleitstelle plant und organisiert sämtliche Flüge (mit Skytrack-Flugplänen). Man nimmt am Wochenende auch Aufgaben der Crew-Disposition wahr, die werktags von Flight Attendants in einem Crew-Office gleichenorts bearbeitet werden. Während der Nacht delegiert die ELS die Aufgabe der ETOPS Flight Watch an den Dispatch der SWISS.

Flight Safety und Security

Zwei Commanders teilen sich diese beiden wichtigen Aufgaben. Sie beziehen seit Jahren technischen Support durch entsprechende Stellen bei der SWISS, geniessen freie Hand und Anonymität seitens unseres Managements und haben sich beim Corps das nötige Vertrauen geschaffen, um an den diversen Softfaktoren unserer Piloten teilzuhaben, die für die Unfallprävention und Erarbeitung einer professionellen pilotischen Firmenkultur (ganz losgelöst vom wirtschaftlich-organisatorischen Umfeld) zentral sind.

Verkauf

Der ehemalige CEO von Hotelplan, Peter Spring, arbeitet für Edelweiss Air als Verkaufschef. Mit einem kleinen, erfahrenen Team von Mitarbeitern überschaut er die kommerzielle Seite sämtlicher Leisure-Flüge von EDW und SWISS (Sun). Vormalig wurden unsere Flüge von Kuoni verkauft, und EDW hatte weder Verkaufsnach noch Werbekosten.

Produktivität von Piloten

Seit unserer Annäherung an die SWISS wurde die Produktivität der Piloten merklich gesteigert: Unsere Maschinen fliegen auch im Winterhalbjahr ein dichteres Programm, als es Kuoni vormalig alleine generieren konnte. Dies bringt neue Herausforderungen mit sich:

Wegen der willkommenen Zusatzflüge übertragen einige Piloten Ferien ins Jahr 2009, und es kommen wiederum vermehrt Flüge vor, bei denen sich zwei Commander die Arbeit im Cockpit teilen; ein halbes Dutzend Freelance-Piloten helfen uns fleissig durch den temporären Planungseingpass, und Funktionäre fliegen mehr als zuvor. Wegen des Copiloten-Exodus im Sommer 2008 stimmt derzeit das Timing der Simulator-Intervalle zwischen Commandern und F/Os nicht mehr optimal, auch dies hat Konsequenzen für die Planung.

Produkt

Trotz Annäherung an die SWISS können weiterhin Exponenten von Edelweiss Air unser Produkt selbst bestimmen und gestalten. Es wurden fürs Winterhalbjahr seitens des Caterings einige Neuerungen angebracht, grundsätzlich bleibt das Produkt aus dem Sichtwinkel des Passagiers aber auch in diesem Winter im Rahmen dessen, was vorher geboten wurde.

Personalfuktuation

Beim Kabinenpersonal bewegt sich die Fluktuation im gewohnten, eher tiefen Rahmen. Die wenigsten Flight Attendants verlassen Edelweiss Air für Jobs bei andern Airlines. Meist ist Branchenwechsel oder eine Mutterschaft angesagt. Pilotenseitig haben wir seit Herbst keine Kündigungen mehr. Nachwuchspiloten traten ex AUA, Hello, Helvetic oder in vermehrter Zahl auch ab initio (SAT) in unser Unternehmen ein und fliegen erst einmal das Basismuster A320, bevor sie bedarfsweise durch Instruktooren von Edelweiss Air auf Simulatoren der SAT auf die Langstreckenmaschine A330 umgeschult werden und die beiden Typen anschliessend gemischt fliegen. Parallel zu einer moderaten Pensionierungswelle erfolgen wenige Upgradings pro Jahr. Einzig in den Bereichen Administration und Einsatzleitstelle erleben wir seit der Bekanntgabe des Schulterchlusses mit der SWISS vermehrt Kündigungen, oft von langjährigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die Angst davor haben, dass trotz gegenteiligem Vokabular gerade in ihren Bereichen nahe liegende Synergien bald genützt werden könnten.

Bewegung auf dem schweizerischen Leisure-Markt

Während diesen Winter die konkurrierenden Reisebüros Kuoni und Hotelplan einmal mehr parallel die klassischen Langstrecken (Karibik, Malediven) ansteuern und kleinere Reisebüros die (oft mit 30 Prozent genannten) Überkapazitäten auf den Flugzeugen der Schweizer Charter-Airlines nutzen, hat sich Air Berlin unlängst entschieden, den Einsatz des Langstreckenjets Boeing 767-300 ihrer Filiale Belair per Sommerflugplan 2009 zu sistieren und stattdessen sämtliche Kurz- und Mittelstrecken-Aktivitäten des Hauses in der Schweiz unter dem Dach der Belair mit einem halben Dutzend A320 und ohne weiteren Einsatz der eleganten, etwas grossen Boeing 757 zu bündeln. Diese Neupositionierung der Belair wird ohne Zweifel auch für Edelweiss Air und SWISS Konsequenzen haben. Spätestens dann, wenn Air Berlin ihren schweizerischen Auftritt auf den Langstrecken des Leisure-Bereichs ab Winter 2009/10 mit Seitenblick auf LTUs Überkapazitäten in Deutschland neu organisiert. ●

Gehörschutz im Cockpit

Zur Dämpfung der Lärmbelastung im Cockpit gibt es verschiedene Lösungen. Das Spektrum reicht von normalem Ohropax über einen individuell angepassten Gehörschutz (Otoplastik) bis zu im Cockpit eingebauten Active Noise Reduction Headsets. Die Idee dieses Beitrages ist es, verschiedene Möglichkeiten aufzuzeigen und als Grundlage für zukünftige Diskussionen zu dienen.

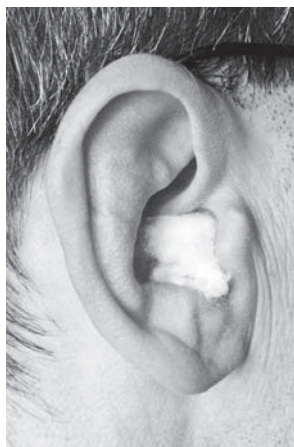
Text: Tom Steffen, Vorstand

Im Anschluss an den «Rundschau»-Bericht über «Lärm im Cockpit» von Jürg Ledermann in der Ausgabe 2/2007 möchte ich dieses Thema gerne weiter beleuchten. Während meiner Tätigkeit bei Germanwings und aus den Erfahrungen von diversen Kollegen haben sich drei mögliche Gehörschutzmassnahmen herauskristallisiert:

Technische Mittel

- Ohropax
- Individuell angepasster Gehörschutz
- Active Noise Reduction Headset.

Ohropax



Watte genügt nicht!

Ausserdem besteht die Gefahr, bei Benutzung in beiden Ohren den Kollegen im Cockpit nicht mehr optimal zu verstehen.

Kennen wir aus dem Militär, von Konzertbesuchen oder besonders lauten Handwerksarbeiten (z.B. Bohren). Wird zum Teil unter dem normalen Cockpit-Headset benützt, um den Umgebungslärm einzudämmen. Vorteile dieser Schutzmassnahme sind der günstige Preis und ein recht guter Schutz. Nachteil ist, dass das ganze Lärmspektrum gedämpft wird und dementsprechend der Funk lauter gedreht werden muss.

Ausserdem besteht die Gefahr, bei Benutzung in beiden Ohren den Kollegen im Cockpit nicht mehr optimal zu verstehen.

Individuell angepasster Gehörschutz (Otoplastik)

Otoplasten werden von Spezialisten individuell angefertigt. Es wird ein Abdruck des äusseren Gehörganges und eines Teils der Ohrmuschel genommen und damit ein passgenauer Sitz garantiert. In die entstandene Form können je nach Modell verschiedene Filter mit fixem oder variablem Dämpfungsgrad eingebaut werden. Diese Otoplasten können aus Acryl, Silikon oder Fotoplast hergestellt werden.

Wichtig ist dabei, dass sie im Sprachbereich weniger dämmen und so das Funkverständnis und Gespräche im Cockpit nicht beeinträchtigt werden. Obwohl die Lebensdauer sehr gross ist, sollte der individuell gefertigte Gehörschutz gemäss SUVA-Empfehlung ca. alle zwei Jahre ersetzt werden, da sich der Gehörgang mit der Zeit verändert. Durch die Massanfertigung garantieren sie aber auch einen sehr hohen Tragkomfort, auch über längere Zeit (z.B. Cruise-Phase eines

Langstreckenfluges). Kritiker geben zu bedenken, dass das regelmässige und lange Tragen von Ohrstöpseln umstritten sei, da es die Vermehrung von Krankheitserregern im Ohr begünstigen könne. Die Kosten für eine solche Spezialanfertigung belaufen sich je nach Hersteller und Modell auf ca. 250 Franken.

Active Noise Reduction Headset (ANR-Headset)

Bei diesen Kopfhörern wird der Umgebungslärm mit einer gegenläufigen Schallwelle aktiv kompensiert. Für den Betrieb dieses Kopfhörers wird Energie benötigt. Die Stromquelle kann entweder eine Batterie am Kopfhörerkabel oder eine entsprechend umgebaute Kopfhörerbuchse im Cockpit sein. Wichtig dabei ist, dass der Kopfhörer auf beiden Ohren getragen wird, um eine einseitige Belastung zu verhindern. Die Kommunikation zwischen den Piloten funktioniert somit über Interphone. Nachteile dieses Systems sind die hohen Kosten für den nachträglichen Umbau der Flugzeuge (Stromversorgung) und je nach Verfahren mögliche Druckstellen durch langes Tragen der Kopfhörer. Ausserdem sind vereinzelt Bedenken geäussert worden, ob in heiklen Flugphasen noch alle Geräuschveränderungen wahrgenommen werden, die für Piloten wichtig sind, um sich ein Bild vom technischen Zustand des Luftfahrzeugs machen zu können. Vorteile sind die hervorragende Kommunikation im Cockpit, die Reduzierung des Stresslevels jedes einzelnen Piloten und nicht zuletzt die Unterstützung des «Sterile Cockpit» unter FL100, da die Flight Crew relativ isoliert funktioniert und nicht durch äussere Einflüsse im Cockpit von der Arbeit abgelenkt wird.

Gemäss Capt. Martin Brodbeck (Head of Flight Operations Engineering) ist bei der SWISS der Umbau der aktuellen Flotte nicht vorgesehen, in den Spezifikationen für zukünftige Flugzeugtypen wird der Einbau jedoch geprüft.

Grundlage, Umfrage

Im OM-A der SWISS steht unter 6.1.1.11.2 Ear protection:

Flight personnel are recommended to use suitable earplugs in noisy environment:

- while on duty (e.g. on tarmac); and
- during private activities

Wie im «Rundschau»-Beitrag «Lärm im Cockpit» beschrieben, kann unser Arbeitsplatz mit einiger Sicherheit als «noisy environment» bezeichnet werden. Ob der Lärm im Cockpit das Gehör schädigt, darüber lässt sich wohl lange streiten. Nach einer kleinen, nicht repräsentativen Umfrage scheint es aber klar, dass der Lärm einen nicht zu unterschätzenden Stressfaktor darstellt. Dabei hängt das Ausmass der Belastung sowohl vom Flugzeug- und Triebwerkstyp als auch

von der Flugphase ab. Neue A320 scheinen leiser zu sein als alte, der A319 lauter als der A321 und MD11 und A330/A340 generell leiser als die Kurzstrecken-Airbusse. Beim Einsatz eines Gehörschutzes geht es auch gemäss Dr. med. Ueli Stössel, Leiter des SWISS Medical Services, nicht primär um den Schutz vor Gehörschäden, sondern vielmehr um die Vermeidung der Belastung durch konstanten Lärm mit entsprechendem Einfluss auf das Allgemeinbefinden und die Konzentrationsfähigkeit.

Mögliche Lösungen

Die aktuelle Situation bei der SWISS empfinde ich persönlich als unbefriedigend. Um im Cockpit-Lärm die ATC zu verstehen, muss der Lautsprecher ca. 12 dB(A) lauter sein als der Umgebungslärm. Wird der Kopfhörer nur einseitig getragen, wird das «ATC-Ohr» um diese Differenz stärker belastet. Durch meinen Wechsel von der Swissair zur Germanwings lernte ich eine Alternative zum einseitigen Tragen des Headsets kennen und schätzen. Anfangs war ich sehr skeptisch und überzeugt, nur der «Swissair-Weg» sei der richtige. Zwangsläufig mussten wir Schweizer bei Germanwings uns umgewöhnen, und siehe da, es ging auch anders.

Einbau ANR Headset

Airbus-Flugzeuge können nachträglich mit ANR-Headset ausgerüstet werden. Germanwings nützt diese Headsets vom engine start-up bis zum top of

climb und vom top of descent bis zur Parkposition. Bei Lufthansa werden sie auf der Kurzstrecke während des gesamten Fluges getragen. Gewisse Propellermaschinen können fast nur mit ANR-Headsets operiert werden, bei unseren Flugzeugen würden sie sicher einen gewissen Luxus darstellen.

Die Germanwings-Lösung empfinde ich persönlich als sehr vernünftig. Die Vorteile des Systems werden voll genutzt und die Nachteile abgeschwächt. Ob es realistisch ist, dass die bestehende Flotte der SWISS noch umgebaut wird, wage ich zu bezweifeln. Zusätzlich wäre wohl anfänglich etwas Flexibilität der Pilotenschaft gefragt, um die verbreitete Skepsis gegenüber neuen Lösungen zu überwinden.

Benutzung eines individuell angepassten Gehörschutzes

Unabhängig von baulichen Änderungen an unseren Arbeitsgeräten kann jeder für sich eine Verbesserung der aktuellen Situation erreichen. Der individuelle Gehörschutz ist im Vergleich zum Nutzen relativ günstig anzuschaffen. Er bringt meiner Meinung nach vor allem im Cruise eine grosse Entlastung und kann die mentale Erschöpfung am Ende eines langen Arbeitstages mindern. Eine allfällige Beteiligung des Arbeitgebers an den Anschaffungskosten wäre selbstverständlich eine willkommene Unterstützung, eine Geste des guten Willens und sicher auch im Sinne der Flight Safety. ●

Randnotiz

Jubilate – Gaudete

30 Jahre bei einer Firma zu sein, die erst knapp sechs Jahre ein Paradoxon. Dass es in dieser Airline weder etwas zu lachen ist spätestens seit den dauernden Eckwert-Diskussionen um Dennoch hat es unser Chef OC mit einem persönlichen Schreiben Jubilate und Jubilarinnen zu einem Apéro in das neue Fluglift einzuladen (die Getränke sind wahrscheinlich schon mit dem gelangt, wohl kaum aber aus dem in der Lobby auffällig präsentierten Lift kommen...).

Mit etwas Glück war es mir sogar möglich – mit leichter Verspätung zwar, wollte ich doch nach meiner Ankunft aus Shanghai noch kurz zu Hause duschen – an diesem bemerkenswerten Anlass teilzunehmen.

Begrüsst wurde ich gleich beim Eingang des Konferenzzimmers durch einen eleganten Herrn in Nadelstreifen mit kräftigem Händedruck, dessen kurze Vorstellung ich nicht ganz mitbekam – in Diskussion mit den Anwesenden fand ich später heraus, dass es sich um den neuen Kabinenchef handelte –, mich willkommen hiess und dazu aufforderte, das schon merklich geschrumpfte Buffet möglichst bald anzugehen.

Ich bedankte mich höflich und begrüßte ebenso die erstaunlich zahlreichen Anwesenden. Da ich viele ältere Bekannte antraf, eine grössere Zahl als ich sie mir vorgestellt hatte, erkundigte ich mich, wer denn alles eingeladen worden sei. Nicht nur die 30-Jährigen, auch die 35-Jährigen seien dabei, aus Kabine und Cockpit, erhielt ich zur Antwort und war schon bald mit ehemaligen SLS-Kollegen und alten Bekannten aus fliegenden Zeiten im Gespräch.

Die Ansprache von Gaudenz hätte ich verpasst, erfuhr ich, Jean-Pierre blieb dem Anlass gleich ganz fern. Ob Herr Arafa auch eine Rede gehalten hat, entzieht sich meiner Kenntnis. Das sich leerende Buffet bildete die Sanduhr für den Countdown und mit einem Händedruck, einem «Päckli» und einer Blume wurden wir eine/r nach der/m anderen verabschiedet.

Schon im Lift packte mich der «Gwunder», was sich wohl im Päckli befinde. Etwas enttäuscht war ich schon ob des wohl gut gemeinten Give-aways, das einer mittleren Schreinerei für ein Geschenk an die Kunden zum Jahreswechsel vielleicht gut anstehen würde. Als Dank für 30 Jahre in der nationalen, interkontinentalen Luftlinie, verglichen mit sich üppig Boni zuschiebenden Managern allerorten, geriet mir die Erkenntnis einmal mehr etwas quer: Nur weil sie uns mit der «neuen» Uniform weisse Kragen verabreichten, sind wir im Ansehen (und der damit verbundenen Kompensation) nicht gestiegen, eher das Gegenteil ist der Fall. Es darf alles nichts kosten, koste es was es wolle, auch der wahrscheinlich gut gemeinte Apéro war sicher zu teuer, sonst hätte es womöglich noch für etwas Besseres als den ballygen Visitenkartenhalter gereicht.

Die Aussicht über den Flughafen aus dem Konferenzzimmer im siebten Stock des Hotels war herrlich und hat die Anreise wirklich gelohnt.

Und das anschliessende gemeinsame Nachtessen mit Bärnu und unseren nicht zum Apéro eingeladenen Frauen hätte so vielleicht gar nicht stattgefunden.

Was wollte ich eigentlich sagen? Ach ja: Danke villmaal!

Viktor Sturzenegger



alt ist, ist an sich schon noch viel zu feiern gibt, GAVs wohl allen klar. ben für sinnvoll erachtet, hafen-Hotel mit dem Wein-Lift ins Konferenzzimmer der Kostbarkeiten gekommen...

Nightstop-party from Airliners for Airliners

Eine Party von und für Airliner. Die erste Nightstop-Party fand im August in Zürich statt und hatte regen Zulauf. Der von vielen lange erwartete und mit 400 Gästen ausverkaufte Event war eine seltene Möglichkeit, gemeinsam mit Kollegen zu feiern – fernab vom beruflichen Alltag. Die WINGS Airline Bar & Lounge sowie das darüber gelegene Zunfthaus zur Saffran boten dafür, neben dem herrlichen Spätsommerwetter, den idealen Rahmen.

*Text: Benjamin Oehler, Tom Schneider
Roland Helfenberger, Marc Schröder,*

Das Fliegen ist auch heute noch für zahlreiche Personen auf der ganzen Welt mehr als nur ein Begriff; er steht für Leidenschaft, Hingebung, Freundschaften, Arbeit und Reisen! In den meisten von uns weckt er Emotionen, ist verbunden mit zahlreichen tollen Erlebnissen und Momenten.

Genau aus diesem Grunde haben sich Anfang des Jahres aktive Piloten aus Schweizer Airlines das Ziel gesetzt, einen gesellschaftlichen Anlass unter dem Namen «Nightstop» für Angestellte verschiedener Airlines, den Airline-Verwandten Betrieben und deren Freunde zu organisieren.

Dazu wurde ein nicht gewinnorientierter Verein namens Flight-Club Switzerland gegründet, der das Organisationskomitee für zukünftige Anlässe stellt. Dieser Event sollte eine Plattform bieten, um den gegenseitigen Austausch unter verschiedenen Mitarbeitergruppen in einer lockeren Atmosphäre zu fördern, bestehende Kontakte zu pflegen und neue zu knüpfen.

Anfang Februar fand das erste Meeting statt, und von diesem Zeitpunkt an wurde über Monate hinweg auf den ersten Event am 28. August hingearbeitet. Zentrale Punkte wie Namenswahl, Aufgabenteilung, Finanzierung und Zeitplan mussten ausgearbeitet werden. Die grösste Herausforderung war sicher die Suche

nach geeigneten Sponsoren, die sich viel schwieriger gestaltete als zunächst angenommen und das Projekt fast zum Scheitern brachte. Schlussendlich konnten wir dank dem ausserordentlichen Einsatz einiger Vorstandsmitglieder genügend Sponsoren an Bord holen. Jetzt stand dem ersten Anlass nichts mehr im Wege.

Als Locations wurden die WINGS Airline Bar & Lounge sowie das sich darüber befindende Zunfthaus zur Saffran mit seinen historischen Zunftsälen gewählt. Durch die unterschiedlichen Räumlichkeiten verteilt auf drei Stockwerke, kam schnell die Idee auf, verschiedene Themen, angelehnt an die fünf Kontinente, aufzugreifen und die einzelnen Räume dementsprechend einzurichten. Dadurch sollte dem Event ein spezieller Touch verliehen werden. So entstanden eine Afrika Shisha Lounge unter den Arkaden der WINGS Bar, eine australische Down-under-Party in der WINGS, ein europäisch eingerichteter Hauptfloor im grossen Zunftsaal sowie eine South American Caipirinha Bar und eine Asian Chillout Lounge im obersten Stockwerk des Zunfthauses.

Der 28.8.2008 zeigte sich schliesslich von seiner besten Seite. Ein sehr schöner Spätsommerabend, wolkenlos, bei warmen 25 Grad, lud zum gemeinsamen Feiern ein. Die letzten Stunden vor der Türöffnung um 18.30 Uhr verlangten von allen nochmals einen immensen Einsatz, da wir den grossen Zunftsaal erst um 15 Uhr beziehen konnten. So mussten neben dem Dekorieren in dieser kurzen Zeit noch zwei Bars und die Musikanlage eingerichtet werden, was die Schweissperlen richtig fließen liess. Zum Event waren über 400 Gäste angemeldet, die nach der Eingangskontrolle (zugelassen waren wirklich nur Leute aus den oben erwähnten Branchen) bereits beim Eingang mit einem Eintrittsbändel, einem Tombolalos, sowie einem Aperó-Voucher ausgestattet werden mussten. Nach einem gemütlichen Apéro ging es weiter mit dem Abendessen. Unsere Gäste konnten ihren Hunger an einem vom Zunfthaus zur Saffran eingerichteten kleinen Tapas-Buffer stillen, was für einige Besu-



Nightstop an der Bar ...

cher leider zur Geduldprobe wurde. In der sich bildenden Schlange vor dem Buffet war Geduld gefragt, die Wartezeit wurde aber meist mit ausgedehnten Diskussionen und «Pläuderle» überbrückt, sodass gegen 21 Uhr mit gut gefülltem Magen die Tanzfläche freigegeben werden konnte.



Zur Abwechslung etwas Besseres als die Crew-Schub-lade.

Ein spezielles Highlight war sicher G-Sax, einer der gefragtesten Saxophonisten der Schweiz, der seine musikalischen Qualitäten unter Beweis stellte und im grossen Zunftsaal mit verschiedenstem Jazz, Chillout und Disco-to-House-Einlagen für gute Stimmung sorgte. Relaxt wurde hauptsächlich in der obersten Etage, an unserer Caipirinha Bar und in der Asian Chillout Lounge, in der man seine etwas strapazierten Beine auf einem der zahlreichen Sofas bei einem Caipirinha ausruhen konnte. Eine willkommene Abkühlung brachte auch ein Besuch draussen unter den Arkaden in der Afrika Shisha Lounge, wo man verschieden Sishas ausprobieren oder bei einer ruhigen Diskussion Neuigkeiten austauschen konnte. Kurz, es hat bestimmt – für jeden Gast die richtige Location zum Wohlfühlen.

Kurz nach der Tombola mit tollen Preisen (zu gewinnen gab es unter anderem ein Mac Book Air von Apple, Flugtickets von SWISS und Helvetic, Alpenrundflüge oder ein Kite) musste gegen 24 Uhr aus lärmtechnischen Gründen der Aussenbereich unter den Arkaden geschlossen werden, und so verlagerte sich die Party wieder in die Räumlichkeiten des Zunfthauses und der WINGS Bar, wo bis in die frühen Morgenstunden weitergefeiert wurde!

Zum Schluss hatten die Gäste die Möglichkeit, sich gratis in einer von zwei achtplätzig Limousinen nach Hause chauffieren zu lassen und somit den gemütlichen Abend auf eine besondere Art abzurunden. Aus Sicht des Organisationskomitees war es ein gelungener Event, sahen wir doch viele gut gelaunte und sich amüsierende Kollegen und Kolleginnen an jenem Abend, die Wohlbefinden und Zufriedenheit ausstrahlten.

Um möglichst viele Rückmeldungen zu erhalten, haben wir nach dem Event eine Umfrage unter den Gästen durchgeführt und erfreulicherweise zahlreiche Antworten erhalten. Natürlich haben wir uns über die vielen positiven Feedbacks gefreut. Allerdings hat die Umfrage aber auch Kritikpunkte und Schwachstellen zutage gebracht, die wir selbstverständlich für allfällige zukünftige Events aufgenommen haben. Zum heutigen Zeitpunkt ist noch nicht definitiv entschieden, ob nächstes Jahr wieder eine Nightstop-Party stattfinden wird, obwohl sich das laut Umfrage 95 Prozent der Gäste wünschen. Natürlich ist das auch das Ziel des Organisationskomitees, jedoch sind vorgängig noch einige wichtige Punkte zu klären, vor allem im Bereich Sponsoring. An dieser Stelle möchten wir uns im Namen des Flight-Clubs Switzerland nochmals ganz herzlich bei allen Sponsoren bedanken!



Olé!

Unser Homepage www.nightstop.ch bleibt selbstverständlich online. All diejenigen, die leider nicht am nightstop teilnehmen konnten, haben darauf die Möglichkeit, Impressionen des ersten Events zu erhalten oder einfach etwas Nightstop-Luft zu schnuppern. Alle News betreffend zukünftige Events erfahrt ihr zu gegebenem Zeitpunkt auf unserer Homepage oder über die facebook-Gruppe «nightstop».

Das Nightstop-Team bedankt sich nochmals bei all seinen Gästen und seinen Sponsoren und hofft, euch bei einem allfälligen nächsten Nightstop in Zürich wieder begrüssen zu dürfen! ●

Es gibt nichts Gutes – ausser man tut es

Zum Beispiel die Stiftung Tuwapende Watoto, ein Kinderhilfswerk in Daressalaam in Tansania, geleitet von Monica Brunner, M/C bei der SWISS.

Text: Monica Brunner, M/C

Einstieg

Ich freue mich, euch allen unser Projekt näher vorstellen zu können. Einige kennen es schon und haben uns vor Ort auch schon besucht oder unterstützen uns mit Spenden, andere wiederum kennen das Projekt und wer dahinter steht noch gar nicht. Tuwapende Watoto ist eine Stiftung mit Sitz in der Schweiz, Deutschland und Tansania. Ziel ist es, verwaisten und verlassenen Kindern ein liebevolles Zuhause mit Geborgenheit, Sicherheit und eine gute Bildung zu geben. Die Stiftung wurde Ende 2004 gegründet, das Kinderheim im Mai 2006 eröffnet. Im Moment wachsen zwölf Kinder im Heim in Mbezi Beach in Daressalaam auf und werden von drei Müttern betreut. Weiteren 60 Kindern wird der Besuch eines Kindergartens in einem kleinen Dorf in der Region Tabora (nordwestlich von Daressalaam, im Zentrum Tansanias) ermöglicht.

Im Stiftungsrat in der Schweiz sind neben Monica Brunner, Albert Bargetzi, Captain A330/340, und Anna Angst, ehemalige M/C, vertreten. In Tansania sind die Vertreter neben Monica Brunner Monica Senga, die Stationsleiterin der SWISS in Dar, und Kafuruki Shubis, ein Arzt.

Hintergrund

Tuwapende Watoto bedeutet in Swahili «Wir lieben Kinder». Es geht um benachteiligte Kinder, die ohne unsere Unterstützung keine Chance auf eine Zukunft hätten. Warum gerade Tansania? Ich habe Mitte 2003, während meiner Ausbildung zur Sozialpädagogin, ein dreimonatiges Praktikum in einem Säuglingsheim in Daressalaam absolviert und bin deshalb sehr stark mit der Not der Kinder und der Menschen vor Ort in Berührung gekommen. Damals habe ich entschieden, für die Kinder Tansanias etwas zu tun. Wichtig ist es, zu wissen, dass Tansania zu den 19 ärmsten Ländern der Welt gehört, dass ein geborgenes Zuhause, eine gute Schulbildung und medizinische Versorgung keine Selbstverständlichkeit sind.

Jedes sechste Kind in Tansania erreicht sein fünftes Lebensjahr nicht. Sie sterben an Malaria, Blutarmut, Mangelernährung und anderen Krankheiten. Sie haben oft keinen Zugang zu sauberem Wasser, sanitären Einrichtungen und – wie gesagt – medizinischer Versorgung. Es gibt über zwei Millionen Waisenkinder in Tansania, Kinder, die ohne Eltern aufwachsen müssen. Eine Zahl, die auch ein noch so gutes Familiennetzwerk nicht mehr bewältigen kann. Die Arbeitslosigkeit liegt bei über 40 Prozent, bei den ca. 14-jährigen Schulabgängern noch höher. Die Lebenserwartung liegt bei unter 50 Jahren, die HIV-Rate bei ca. 20 Prozent.

Die Kinder, das Heim und das Projekt

Tuwapende Watoto hat je sechs verwaiste und sechs verlassene Kinder aufgenommen. Sie wachsen nun

in der Tuwapende-Watoto-Familie auf, werden rund um die Uhr betreut und gehen alle entweder in den Kindergarten oder in die Schule. Sie heissen Prisca, Jackson, Francis, Emanuel, Bahati, Abdallah, Fabian, Martha, Maria, Julius, Kelvina und Zawadi und sind zwischen 4 und 13 Jahren alt. Obwohl sie alle schon einiges mitgemacht haben in ihrem Leben, entwickeln sie sich durch die gute Betreuung sehr gut.

Wir werden von der Sozialbehörde oder dem staatlichen Kinderheim immer wieder gefragt, ob wir nicht noch mehr Kinder aufnehmen könnten. Wir werden wahrscheinlich dieses Jahr noch ein oder zwei Kinder aufnehmen, doch dann ist das Haus, in dem wir zur Miete wohnen, voll. Genau gleich ist es mit dem Kindergarten, den wir unterstützen. Mit 60 Kindern sind wir gestartet, nun hat er bereits 100, und wir wurden angefragt, ob wir sie zusätzlich unterstützen könnten. Dies alles ist natürlich nur mit gesunden finanziellen Ressourcen möglich. Wir brauchen im Moment für das ganze Projekt pro Monat 3000 Franken.

Ausblick

Im März 2008 ist es uns gelungen, der Regierung gutes und grosszügiges Land abzukaufen, und zwar in Bunju, einem kleinen Dorf auf dem Weg von Daressalaam nach Bagamoyo. Vor Kurzem haben wir die Baubewilligung erhalten und bauen nun unser eigenes Heim, einem Kindergarten sowie Angestellten- und



Jugendlichen-Unterkünfte. Die Finanzen sind bis auf die Innen- und Ausseneinrichtung gesichert. Der Einzug ist auf Mitte 2009 vorgesehen. Unsere monatlichen Kosten werden steigen, da mehr Kinder bei uns im Heim aufwachsen und wir zusätzlich den ganzen Unterhalt des eigenen Kindergartens zu tragen haben. Ich rechne mit total ca. 5000 Franken. Zudem ist sobald als möglich der Bau der eigenen Schule geplant, damit noch mehr Kinder den Zugang zu einer guten Bildung erhalten. Wie wir alle wissen, ist dies der Schlüssel zu einer erfolgreichen Zukunft.

Bitte und Dank

Dies alles kostet Geld, das ist klar. Ich bin mir bewusst, dass die Zeiten im Moment auch bei uns nicht mehr so rosig sind, und dennoch geht es uns im Vergleich gut. An dieser Stelle eine Bitte: Wenn ihr die Möglichkeit habt, uns mit einer Projektpatenschaft (kurz-, mittel- oder langfristig) oder einer Schulpatenschaft (langfristig), oder auch mit einer einmaligen Spende zu unterstützen, sind euch die Kinder mehr als dankbar. Mit diesem Geld können wir wieder viel Gutes tun. Wir im Stiftungsrat arbeiten alle ehrenamtlich, und da wir im Handelsregister eingetragen und der eidgenössischen Stiftungsaufsichtsbehörde unterstellt sind, könnt ihr eure Spenden auch von den Steuern abziehen.

Wenn ihr auf den Rotationen die Gelegenheit habt, uns zu besuchen, dann macht das, ihr seid jederzeit herzlich willkommen. Die Kinder freuen sich immer über Besuch. Das Heim ist 10 bis 15 Minuten vom Crewhotel entfernt. Wie schon mitgeteilt, werden wir ab Mitte 2009 unser neues Kinderheim in Bunju beziehen, das dann 20 bis 30 Minuten vom Hotel entfernt sein wird. Im Hotel wissen sie über uns Bescheid. Hier noch die Telefonnummer der verantwortlichen Mutter - ihr Name ist Beatrice, und sie spricht auch Englisch: +255 753 04 43 47.



Karibuni sana – herzlich willkommen!

Ganz herzlich bedanke ich mich an dieser Stelle für die grosszügigen Spenden, die wir bis anhin entgegennehmen durften. Ebenso herzlich bedanke ich mich im Namen all unserer Kinder für alle Spenden, die hoffentlich genauso grosszügig weiter bei uns eintreffen werden, damit wir weiterhin viel Gutes tun können. Ahsanteni sana! Allen besten Dank!

Daten

Für Auskünfte und Fragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung. Besucht unsere Website, da findet ihr viel Wissenswertes, auch einen Film und ein Lied und immer wieder Fotos und Neuigkeiten. Nachfolgend alle unsere Daten:

Stiftung Tuwapende Watoto
Grosszelgstrasse 10, CH-8426 Augwil
Telefon 043 818 91 58 oder 076 367 80 67
monica.brunner@tuwapende-watoto.org
www.tuwapende-watoto.org

Zürcher Kantonalbank Kloten
Konto 1144-0085.832, Stiftung Tuwapende Watoto
IBAN CH 63 0070 0114 4000 8583 2
oder Postcheckkonto 85-31200-6.

Ich wünsche euch allen einen frohen und zufriedenen Ausklang des Jahres 2008 und für 2009 viel Gutes und Erfüllendes. ●

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
in Klosters-Monbiel vermieten wir eine
einfache, ruhige und gemütliche

2.5 Zimmer Ferienwohnung

Guter Ausgangspunkt für
Wanderer, Biker und Skifahrer
(nordisch & alpin)

Weitere Informationen:
www.husbimbrunna.ch
Gruss Daniel Leiser, F/O A320

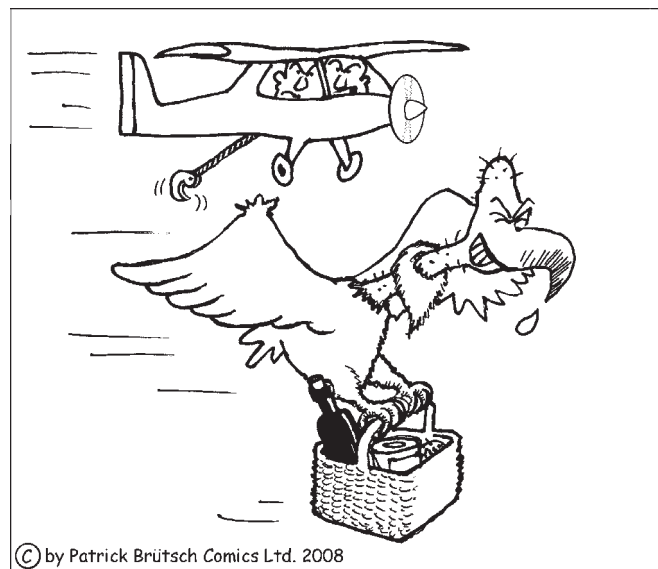
Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 50 Jahren

Las Vegas, Nevada, 4. Dezember 1958: Am Nachmittag landeten hier zwei US-Amerikaner nach einem neuen Rekord im Dauerflug. Robert Timm und John Cook beendeten ihren Flug in einer einmotorigen Cessna 172 nach 64 Tagen, 22 Stunden, 19 Minuten und 5 Sekunden. Für mehr als zwei Monate flogen Cook und Timm in ihrer nicht sehr geräumigen Maschine immer in der Nähe ihres Heimatflugplatzes. Täglich manövierten die beiden ihr Flugzeug im Tiefflug über die Piste, und dabei nahmen sie mit einem eigens für dieses Vorhaben konstruierten Seil und Haken Proviant auf. Getankt wurde durch eine unter Druck stehende Leitung. Dieser Vorgang dauerte ca. drei Minuten und wurde von einem auf der Piste rasenden Ford T-Bird, Jahrgang 1965, ausgeführt. Wie sich die beiden ausser während des Pilotierens der Cessna in diesen 1558 Stunden die Zeit vertrieben, ist leider nicht bekannt. - Ihre Cessna 172 ist bis heute im McCarran International Airport, Las Vegas, zu bewundern.



«Mist - er ist uns schon wieder zuvorgekommen, Bob!»

... vor 40 Jahren

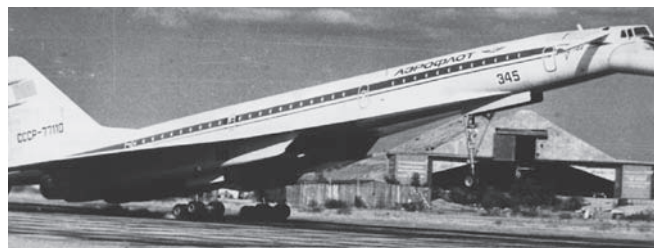
Moskau, Russland, 31. Dezember 1968: Der erste Prototyp der Tupolew Tu-144 (im Westen spöttisch «Concordski» genannt) startet vom Werksflugplatz in der Nähe von Moskau. Bereits im Januarheft 1962 der sowjetischen Zeitschrift «Technik der Luftflotte» wurde der Beitrag «Erforschung der Parameter eines Überschallverkehrsflugzeugs» veröffentlicht. Der Grundstein zur Entwicklung der Tu-144 wurde später, am 26. Juli 1963, per Befehl des Ministers für Luftfahrtindustrie gelegt. Vorausgegangen war die Festlegung des Ministerrates der UdSSR vom 16. Juli 1963, wonach das Konstruktionsbüro Tupolew verpflichtet

wurde, fünf fliegende Exemplare in nur viereinhalb Jahren zu bauen. Die erste Maschine sollte schon 1966 fertig sein.

Der Baubeginn war 1965. Gebaut wurden drei Prototypen und ab 1969 bis zur Einstellung des Programms 1984 noch ein Vorserienexemplar und 15 Serienmaschinen, von denen die letzte jedoch nie komplettiert wurde.

Die Tu-144 ähnelte in Auslegung und Leistung der Concorde und wies ein ähnliches Tragwerk mit hinten gruppierten Triebwerken sowie eine absenkbare Nase auf, welche die Sicht der Piloten im Landeanflug verbesserte. Diese Ähnlichkeiten ergaben sich aus analogen aerodynamischen und technischen Überlegungen. Der hochentwickelten Flügelgeometrie (Form und Profil) der Concorde stellte Tupolew eine andere, recht effektive Lösung gegenüber, die aber zusätzliche Masse bedeutete. In der Serienausführung Tu-144S wurden bei Start und Landung ausfahrbare Canards benutzt. Diese gaben der Tu-144 ein mit der Concorde vergleichbares Handling im Langsamflug

Am 26. Mai 1970 erreichte die Tu-144 als erstes ziviles Verkehrsflugzeug die zweifache Schallgeschwindigkeit. Das letzte vollständige Exemplar wurde 1981 fertiggestellt, hatte seinen Erstflug jedoch erst am 4. Oktober 1984 und diente später als Testflugzeug im Buran-Programm.



Tu-144 «Concordski» beim Landemanöver.

... vor 30 Jahren

St. Louis, Missouri, 18. November 1978: Der erste Prototyp der F/A 18, nun als Hornet bezeichnet, hob mit dem MDD-Chef-Testpiloten Jack Krings zu einem 50-minütigen Erstflug ab. - Die Wurzeln der F/A-18 liegen in einer im Jahre 1966 von Northrop begonnenen Studie für einen Nachfolger der Northrop F-5. Das Ziel der Studie war ein leichter, agiler und schneller Luftüberlegenheitsjäger, wobei zwei verschiedene Teams jeweils an einer ein- und zweistrahligen Maschine arbeiteten (die Bezeichnungen für die Prototypen lauteten P-610 bzw. P-600). Ein erstes Mock-up wurde 1971 auf der Pariser Luftfahrtschau präsentiert und trug den Namen Cobra. Der letzte Prototyp wurde im März 1980 ausgeliefert, wobei das Testprogramm bis zum Oktober 1982 andauerte. Eine der Zweisitzer-Maschinen stürzte am 8. September 1980 über Grossbritannien ab. Die Piloten sollten die Maschine von der Farnborough International Airshow nach Spanien

überführen, dabei kam es zu einem schwerwiegenden Triebwerksausfall, der die Piloten zum Ausstieg mit dem Schleudersitz zwang.

Auch während der Flugtests und der finalen Entwicklungsphase verstummten die zahlreichen Kritiker der F-18 nicht. Die massive Inflation der 1970er Jahre führte zu stetig steigenden Kosten, und die Belastbarkeit einiger Komponenten liess zu wünschen übrig. Gleichzeitig sorgten die Vorgaben der Navy für eine kaum aufzuhaltende Gewichtszunahme, welche die Flugleistung trotz verbesserter Triebwerke merklich reduzierten.

Das Programm wurde trotz aller Kritik und Probleme weitergeführt, hauptsächlich aus Mangel an Alternativen, und im Mai 1980 wurden die ersten Serienmodelle der Einsitzer-Variante ausgeliefert. Zum gleichen Zeitpunkt wurden die Bezeichnungen nochmals geändert. Die Zweisitzer-Version wurde von TF-18A in F/A-18B umbenannt, und der Einsitzer hieß nun F/A-18A. Das «F/A» steht für «fighter/attack» und sollte die Vielseitigkeit der Maschine verdeutlichen.

Die erste Einheit, welche die neuen F/A-18 erhielt, war die VMFA-314 «Black Knights» des United States Marine Corps. Die Einheit wurde am 7. Januar 1983 für voll einsatzfähig erklärt. Die Schweizer Luftwaffe verfügt seit Oktober 1996 über 26 F/A-18C und 7 F/A-18D, wobei diese ohne Boden-Luft-Fähigkeiten ausgeliefert wurden. Das wurde allerdings im Rahmen von Kampfwertsteigerungs-Massnahmen nachgerüstet.



F/A 18 der Fliegerstaffel 11.

... vor 20 Jahren

Lockerbie, Schottland, 21. Dezember 1988: Um 19.02 Uhr und 47 Sekunden verschwand PA103 vom Radarschirm. Wo vorher ein grünes Quadrat auf dem Radarschirm aufleuchtete, erschienen nun vier, und nach einigen Sekunden begannen sich die Quadrate weiter zu zerstreuen. Ein Vergleich des Flugschreibers mit den Radaraufzeichnungen zeigte, dass die Wrackteile nach nur acht Sekunden eine Streuung von bereits zwei Kilometern hatten. Eine Minute später stürzte die Flügelsektion mit 91 000 Litern Treibstoff und einer Geschwindigkeit von 825 km/h auf Lockerbie. Ein Seismograph in der Nähe stellte eine Erschütterung mit einer Stärke von 1,6 auf der Richterskala fest. Der Flügel begrub mehrere Häuser unter sich und ging in Flammen auf. Das Flugzeug wurde auf einer Flughöhe von etwa 9400 Metern nach der Explosion von 340 bis 450 Gramm Plastiksprengstoff zerstört. Bei dem Unglück kamen alle 259 Insassen der Maschine sowie am Boden elf Bewohner Lockerbies ums Leben. Die sogenannte Katastrophe von Lockerbie wurde grösstenteils als ein Anschlag auf ein Symbol der USA gesehen. Der Bombenanschlag soll laut Urteil schottischer Strafgerichte ein staatsterroristischer

Akt libyscher Geheimdienstler gewesen sein. (Dies wird allerdings nach verschiedenen Eingaben und eidesstattlichen Erklärungen bezüglich der Glaubwürdigkeit von Zeugen und manipulierter Beweise derzeit erneut durch schottische Gerichte überprüft.) Libyen hat niemals eine wie auch immer geartete Beteiligung an dem Anschlag eingeräumt, jedoch hat sich Libyen – im Rahmen von Verhandlungen zur Beilegung seiner Konflikte mit den USA – zu der Erklärung bereit erklärt, es «akzeptiere die Verantwortung für Taten seiner Offiziellen». Es zahlte bisher 2,46 Milliarden US-Dollar Entschädigung an die Hinterbliebenen der Opfer. Zur einzigen Verurteilung in dem Fall kam es 2001 im sogenannten Lockerbie-Prozess, als ein schottisches Gericht den libyschen Geheimdienstoffizier Abdel Basset Ali al-Megrahi zu lebenslanger Haftstrafe verurteilte. Auch dieser Prozess wird derzeit wegen eines möglichen Justizirrtums neu aufgerollt.



Das Cockpit der PAN AM 747-100.

... vor 10 Jahren

Gardermoen, Norwegen, 7. Oktober 1998: Der Flughafen Oslo-Gardermoen (IATA: OSL, ICAO: ENGM, norwegisch: Oslo lufthavn, Gardermoen) wurde nach langer Planungszeit und etlichen Kontroversen eröffnet. Er befindet sich in Gardermoen in Akershus, 50 km nördlich der Stadt Oslo. Er ist der wichtigste und größte Flughafen Norwegens. Die Stadt Oslo ist mit dem neu trassierten Hochgeschwindigkeitszug Flytoget AS in 19 Minuten zu erreichen. Der Flughafen hat zwei parallel zueinander liegende Landebahnen mit 2950 m und 3600 m Länge. Das Terminal hat 34 Fluggastbrücken und 64 Check-In-Counter. Auf dem Gebiet des Flughafens befand sich ursprünglich ein Exerzierplatz des Heeres. 1912 landete dort erstmals ein Flugzeug. Der Flughafen wurde während des Zweiten Weltkrieges von der deutschen Wehrmacht zum Militärflughafen mit Hangar und zwei Startbahnen ausgebaut. Nach dem Krieg wurde er bis 1998 von der norwegischen Luftwaffe weiterbenutzt. Erst Anfang der 1990er Jahre, als der ehemalige Flughafen Oslo-Fornebu das Aufkommen an Luftverkehr nicht mehr fassen konnte, ist Gardermoen ausgebaut worden ●.



Terminal in Oslo Gardermoen.

On The Air ...

Text : Zbigneiw Bankowski

Local News ...

Die SWISS hat die in Zürich ansässige Servair Private Charter AG übernommen, die in Zukunft unter dem Namen **SWISS Private Aviation AG** als 100%ige Tochter der SWISS International Air Lines operieren wird. Die SWISS will mit «SWISS Private» im Segment der Geschäftsfliegerei Fuss fassen. Weiter soll die neue Tochter ab Frühjahr 2009 den Betrieb der Lufthansa-Private-Jet(LPJ)-Flotte übernehmen, die bisher noch von SWISS European bereedert wird.

Un protocole d'entente a été signé à Moscou entre Jet Aviation et Vnukovo Invest, portant sur la création d'une joint-venture d'ici la fin de l'année. Grâce à celle-ci, **Jet Aviation** sera en mesure d'étendre ses opérations à Moscou dès 2009, date à laquelle elle emménagera dans un nouveau hangar de maintenance de 3000 mètres carrés, sur un site privilégié situé à proximité du centre de services aéronautiques du terminal Vnukovo-3 de Moscou. Avec ce hangar trois fois plus grand que l'espace actuel, Jet Aviation pourra étendre sa capacité générale de maintenance technique. La société est autorisée à s'y occuper d'appareils de type Bombardier et Gulfstream.

Weniger als zwölf Monate nach dem Spatenstich wurde die neue Montagehalle der **Pilatus Flugzeugwerke AG** in Stans fertiggestellt. An den über 200 Arbeitsplätzen steht im Vergleich zu anderen Hallen mehr Platz zur Verfügung. Die Pilatus Flugzeugwerke erhoffen sich auch eine effizientere Arbeit an den Flugzeugen. Flügel an Flügel stehen die Geschäftsreiseflugzeuge PC-12NG in Reih und Glied - insgesamt 16 an der Zahl. Hier werden die letzten Arbeiten an den Flugzeugen ausgeführt, bevor sie ausgeliefert werden: Endmontage, Funktionstests, Justierung der Bordsysteme, Einbau des Kabineninterieurs und Spezialeinbauten.

World News ...

Bombardier gab offiziell den Start der C-Series bekannt. Das neue Flugzeug in der 100- bis 149-Sitze-Klasse, das von zwei Pratt & Whitney GTF (Geared Turbo Fan) unter den Tragflächen angetrieben wird, soll ab 2013 zur Auslieferung gelangen. Die Endmon-



The new Bombardier C-110 project.

tage erfolgt in Montreal-Mirabel, die Tragflächen werden bei Bombardier in Belfast gefertigt. Den Rumpf liefert die zu AVIC I gehörende Shenyang Aircraft Corporation aus China. Es werden zunächst die Versionen C-110 und C-130 mit unterschiedlichen Rumpflängen für eine entsprechende Anzahl Passagiere angeboten. Es sind fünf Sitze pro Reihe vorgesehen. Der Listenpreis liegt bei 46,7 Millionen US-Dollar. Pratt & Whitney hat das GTF inzwischen in PurePower PW1000G umbenannt. Als Launch Customer unterzeichnete die **Lufthansa** einen «Letter of Interest» über 30 Maschinen und 30 Optionen. Der Split zwischen C-110 und C-130 soll zu einem späterem Zeitpunkt festgelegt werden.

Airbus is preparing to relaunch flight-testing of winglets on the A320, following an agreement with US specialist Aviation Partners (API) to carry out trials. After an abortive evaluation two years ago of an in-house design and one developed by Winglet Technology of the USA, Airbus revealed that it intend to re-examine the concept in conjunction with Boeing's long-established supplier API. Preparation of the A320 development aircraft is under way for initial reference flights without winglets.

Voilà un an que le premier **Airbus A380** de Singapore Airlines effectuait son premier vol commercial entre Singapour et Sydney. Depuis, la compagnie en a reçu six et les fait voler sur Sydney, Londres et Tokyo. Emirates, le deuxième opérateur à avoir mis en service le A380, a reçu son deuxième avion cet automne et vole quotidiennement entre Dubai et New York. Quant à Qantas, elle a commencé fin octobre les premiers vols avec son A380. Il effectue la liaison vers Los Angeles, depuis Sydney et Melbourne en alternance. Elle teste également sur cet avion un nouveau système de contrôle développé par Thales permettant l'optimisation des trajectoires. Ce système utilise la transmission de données par satellite pour remplacer la position radar et permet ainsi de réduire les espacements dans l'espace aérien contrôlé par Papeete, dans le Pacifique.

A pair of **Tupolev TU-160** bombers (NATO code-name Blackjack) of the Russian Air Force made the type's first-ever transatlantic flight, and first-ever



The Russian Tu-160 «Blackjack».

landing outside the former Soviet Union's territory, with a 13 hours non-stop flight from Oleganorsk near Murmansk to Venezuela's Libertador aerodrome. The bombers were initially escorted by Russian Air Force Su-27 fighters, and then intercepted north of Norway by Norwegian Air Force F-16s and, later, US Air Force F-16s from Iceland. The training flight, part of air and naval exercises being carried out by Russia and Venezuela, has added to the diplomatic tension between the USA and Russia.

L'association des transporteurs IATA (International Air Transport Association) porte un jugement des plus sévères sur la décision émanant de l'administration Bush pour une diminution des retards aux aéroports de New York. Cette décision permet au gouvernement de confisquer ou déplacer les slots de décollage ou d'atterrissage sur les aéroports de la ville. Ainsi que le CEO de la IATA l'a expliqué, la nouvelle réglementation ne tient pas compte de l'origine des retards et ignore les méthodes qui ont déjà fait leur preuve dans la lutte contre la surcharge de trafic. Dans une période où les coûts sont en hausse, en raison d'un prix du pétrole élevé et d'une demande en baisse, une telle réglementation ne fait aucun sens. Par ailleurs, l'US Government Accountability Office, chargé par le congrès du respect de la constitution, a déjà constaté que cette décision était illégale.

In the future, passengers checking in at airports may be fitted with a wrist band instead of getting a boarding card. The idea is simple and similar to that used in hospitals. Once checked in, a passenger would wear an identity bracelet, complete with an Radio Frequency Identification chip - with a GPS coder - so that airport staff and airline staff would know exactly where he or she is in the airport. Officials from the **Departement for Homeland Security** in the USA are very interested as the tag also has the ability to stun the wearer. The manufacturer, a Canadian company dealing with firearms, says the bracelet could also include a Electro-Muscular Disruption sensor, similar in function to a police Taser, which would be able to completely immobilize the wearer for several minutes.

Le mois passé, l'équipe de foot de **l'Olympique de Marseille** rentrait de Madrid après avoir perdu son match contre l'Atletico de Madrid. La compagnie Aigle Azur effectuait le vol mais avait oublié de renouveler le contrat avec la compagnie pétrolière. Et comme le



The last Airbus A340 «Classic».

pétrolier a également refusé la carte de crédit du commandant de bord, il a fallu faire la quête parmi les joueurs, accompagnateurs et l'équipage pour trouver les 3000 Euros nécessaires pour s'envoler. Les malheurs ne viennent jamais seuls!

The **last Airbus A340-300** currently on order is undergoing testing in Toulouse ahead of delivery to an undisclosed customer, believed to be a Russian VIP, most probably Roman Abramovitch. Unless Airbus secures more orders, this aircraft will be the last of 246 CFM International CFM56-powered A340-200/300 «Classics» to be delivered.

Crash News ...

UK investigators believe that ice was the source of the fueling-system restriction which led a **British Airways Boeing 777-200ER** to experience a loss of engine power on approach to London Heathrow in January, and crash just before short of the runway. All 152 passengers and crew survived the accident, but the aircraft suffered severe damage. The UK Air Accidents Investigation Branch attention was focused on the external conditions during the flight, particularly given that the Trent-powered aircraft passed through areas of extremely cold air while in cruise. The ice is likely to have formed from water that occurred naturally in the fuel while the aircraft operated for a long period, with low fuel flows, in an unusually cold environment. It stresses, however, that the B777 was being operated within its certificated operational environment the whole time. Investigators have established two possible icing scenarios that could have restricted fuel flow. One scenario envisage an accretion of ice over a period of time, probably in an area downstream of the main fuel tank's forward boost pump connection to the fuel manifold, and upstream of the engines' high-pressure pump inlet. The other puts forward the possibility that ice, having accreted throughout the fuel feed system, was released during a demand for increased fuel-flow. For the first possibility to have developed, says the AAIB, the ice would have had to block about 95% of the cross-sectional area of the fuel system to induce cavitation of the high-pressure pump, and generate the response seen by the 777's Trent engines. The AAIB's second scenario suggests ice built up throughout the fuel system, but suddenly shifted when the autothrottle requested increased fuel flow. In this case, the ice might then travel and be caught in the pipework, thereby causing a restriction in the fuel flow.



The British Airways B777 that crashed in January.

Short News ...

Anlässlich der feierlichen Übergabe des ersten **Emirates** A380 in Hamburg gab Emirates Absichtserklärungen über die Bestellung von 30 A330-300 sowie über die Umwandlung von 30 A350XWB-Optionen bekannt. Die A350XWB-Order erhöht sich jetzt auf 100 Stück.

Etiihad war auf Grosseinkauf und bestellte in Toulouse 20 Flugzeuge der A320-Familie (plus fünf Optionen), 25 A350XWB (plus zehn Optionen) sowie zehn A380 (plus fünf Optionen). Und bei Boeing in Seattle wurden 35 B787-9 (plus 25 Optionen) sowie zehn B777-300ER (plus zehn Optionen) bestellt.

Contactair hat eine dritte Fokker 100 erworben, die ebenso wie die beiden bereits für die SWISS eingesetzten Maschinen Star-Alliance-Farben trägt.

EasyJet wandelte 25 A319-Orders in A320 um (total 202 A319 und 25 A320).

Die zu Dubai Aerospace Enterprise gehörende Leasinggesellschaft DAE Capital bestätigte ihren ange-

kündigten Auftrag über 30 A350XWB sowie über 70 Flugzeuge der A320-Familie.

Boeing gab einen Auftrag der neuen **Fly Dubai** Low-Cost Airline über 50 B737-800 bekannt.

Malaysia Airlines entschied sich für 35 B737 (plus 20 Optionen) als Ersatz für ihre B737-400-Flotte.

Überraschend gab **Air China** eine vor Monaten platzierte Order über noch 30 B737-800 und 15 B777-300ER bekannt. Solche Grossaufträge werden normalerweise nur bei Staatsbesuchen veröffentlicht.

Im Juli ist eine vorher in Chateauroux geparkte Ex-Pullmantur (Spanien) **B747-200** auf dem Weg zur Überholung nach Indonesien im Iran «zwischen gelandet»... Der Jumbo soll jetzt dort als Ersatzteilspender dienen.

Qatar Amiri Flight erhielt dieser Tage eine B737-800. Acht Airbus (je ein A310, A319CJ, A320, A340-200, A340-300, A340-500, zwei A330-200), eine bestellte B747-8 sowie diverse kleinere Biz-Jets reichen einfach nicht aus. ●

Pensioniertenausflug in die Romandie

Text: Marc Perrenoud, Captain A320

C'est un peu après 10 heures du matin, le 28 août, qu'une septantaine de nos collègues à la retraite, venus de toute la Suisse, se sont donné rendez-vous au Centre Général Guisan, à Lausanne. Un bus spécial des TL, plein à craquer, a déversé tout ce petit monde dans l'enceinte paradisiaque du centre, situé au bord du lac Léman, à deux pas d'Ouchy. C'est sur la terrasse de la villa, ancienne demeure du Général, que sous un soleil radieux, Maurice Decoppet, son petit fils et ancien commandant B-747, a entamé la visite guidée du lieu. Après un film dédié à la mémoire du Général et un apéritif bien mérité, l'ensemble du groupe s'est rendu, à pied, par les quais d'Ouchy et le musée du CIO, vers le débarcadère.

C'est à bord du mythique Bateau Belle Epoque S/S «Simplon», ayant la plus puissante machine à vapeur des lacs européens, qu'ils prirent tous place et sur le



pont duquel des tables dressées leur étaient réservées pour le repas.

St-Gingolph, le Château de Chillon, Montreux, le Lavaux, les visages radieux de tous trahissaient la joie de se retrouver ensemble face à ce magnifique paysage lémanique. Pour certains, après la visite du bloc moteur, il fut même possible de piloter en commandes manuelles, le prestigieux paquebot.

La visite guidée du chantier naval de rénovation du vieux vapeur «S/S La Suisse» mis fin à cette journée de rencontre de nos anciens collègues pilote à la retraite.

L'ensemble du comité de l'Aeropers remercie Mr. Maurice Decoppet pour son dévouement ainsi que tous les participants pour leur présence. L'exemple poignant du Général Guisan, ce grand rassembleur du peuple, mêlé à la féerie de nos paysages suisses ont certainement contribué de manière décisive à faire de cette journée, un beau moment de retrouvaille et de partage. ●



Pensionierungen

Claude Amiet



Eintritt: 1.11.1978

Pensionierung: 31.10.2008

Total Flugstunden: 15 100

Karriere: F/E: DC8, B-747, F/O: F100, A310, A320, Captain: A320

30 années merveilleuses et une nouvelle étape de la vie qui commence. A toutes les personnes, collègues, «volants» et/ou au «sol», qui m'ont permis d'accomplir ce passionnant métier sans incident: MERCI! En espérant par le fruit du hasard de se rencontrer quelque part, je vous souhaite à vous tous un futur radieux.

30 wunderbare Jahre, und jetzt fängt ein neuer Lebensabschnitt an. An alle Kolleginnen, Kollegen Besatzung und am Boden, die mir diesen Traumberuf möglich gemacht haben: DANKE! Auf eine nächste Begegnung – ich wünsche allen eine strahlende Zukunft!

Cordiales salutations, Claude

Liebe Grüsse, Claude

Urs Brander



Eintritt: 1.11.1979

Pensionierung: 31.10.2008

Total Flugstunden: 15 536

Ziel erreicht: Nach exakt 29 Dienstjahren und mehr als 15 500 Flugstunden unfallfrei in die frühzeitige Pensionierung zu treten.

Tschau zäme und machet's guet, Urs

Tony Müller



Eintritt: 1.4.1978

Pensionierung: 30.11.2008

Total Flugstunden: Flight 15 660, Ausbildung 2500, General Aviation 3200

Karriere: F/O: DC9, MD80, A310, DC10, Captain: MD80, A320, A330/340

Instruktion: F/I und Jet Trainer SLS, SFI/SFE A320/330/340

Es ist und bleibt – hoffentlich – wirklich ein Traumberuf, den ich bei Swissair und SWISS während über 30 Jahren als Pilot und Instruktor ausführen durfte. Keinen einzigen Tag, sei es im Flugzeug oder im Simulator, möchte ich dabei missen, auch wenn sich das Umfeld in den letzten Jahren massiv verändert hat. Als junger F/O konnte ich mit Stolz in eine selbstbewusste, solidarisch gesinnte AEROPERS eintreten, die zusammen mit einem weit vorausschauenden Management für unser Wohlbefinden besorgt war, damit wir Piloten uns auf die Kernaufgaben ohne Company-Stress konzentrieren konnten.

Für die Zukunft der SWISS wünsche ich mir, dass diese Solidarität wieder zurückkehrt; dass zukunftsorientierte Lösungen gefunden werden, damit der Berufsstolz den jungen, begeisterten Piloten mit Überzeugung vorgelebt und an sie weitergegeben werden kann. Herzlichen Dank Euch allen, die mich während meiner ganzen Karriere unterstützt haben, sei es am Boden oder in der Luft. Ich wünsche Euch allen eine wunderschöne, erfolgreiche Zukunft in der Fliegerei.

Herzliche Grüsse, Tony

Neueintritte

Georg Frischknecht



Ausbildung: Matura Typus C in Winterthur
2001 bis 2005 Pilotenschule der Luftwaffe

Letzter Beruf: Berufsmilitärpilot auf Super Puma (LT St 6)

Motivation: ... einfach ein Traumberuf ...

Hobbies: Reisen, Traktor fahren

Monika Thut



Aufgewachsen in einer Fliegerfamilie war ich der Fliegerei von kleinauf immer sehr nahe. Spätestens nach dem ersten FVS-Kurs (Segelflug) im Birrfeld war mein Berufswunsch dann endgültig klar. Es folgten die FVS-Kurse 2 und 3 und nach der Matura Typus B die Swiss Aviation Training. Doch war es im 2004 nicht einfach eine Anstellung im Cockpit zu finden, daher entschied ich mich parallel zu den Bewerbungen und Selektionen zur Fluglehrerausbildung. Im Oktober 2006 hatte das Warten dann endlich ein Ende und ich konnte den UK auf die B737 bei der TUIfly (ehemals Hapag Lloyd) beginnen. Das langfristige Ziel war jedoch immer die Rückkehr zur SWISS. Nun freue ich mich darüber hier zu sein, wo ich immer hin wollte und in einem professionellen und kameradschaftlichen Umfeld die Freude am Fliegen weiterleben zu können. Wenn ich nicht am fliegen bin, trifft man mich im Kreise meiner Freunde oder Familie in den Bergen, in der Stadt, am See, beim Sport oder in fremden Ländern am Reisen.

Thomas Leimer



Aufgewachsen bin ich in Wangen bei Dübendorf. Ein Dorf, in dem früher das imposante Geräusch tieffliegender Militärjets zu vernehmen war. Am Zaun stehen und den vorbeirollenden Jet-Piloten zuwinken – das war mein erster Berührungspunkt mit der faszinierenden Welt der Fliegerei. Wegen meiner Kurzsichtigkeit blieb mir jedoch der Einstieg in die Aviatik über das Militär verwehrt. Nach der Matura im Jahr 2001 am Seminar Unterstrass zog es mich erst einmal für vier Monate ins Ausland. Anschliessend folgten diverse Jobs im Versicherungsbereich und im Betreuungsdienst des Flughafens Zürich.

Im Jahr 2003 begann ich die Ausbildung zum Linienpiloten bei der Deutschen Lufthansa in Bremen. Nach Abschluss der Schulung war jedoch wegen der gehemmten Wirtschaftslage eine Wartezeit unausweichlich. Es ergab sich ein befristetes Arbeitsverhältnis beim Regional-Carrier Cityline, wo ich ein Jahr als F/O auf den Canadair 200 und 700 geflogen bin. Im Anschluss daran folgte das Typerating auf die A320-Familie bei der Lufthansa Passage. Doch ein Gefühl von «Heimweh» liess sich auf den Shuttle-Flügen in SWISS-Maschinen zwischen Zürich und Frankfurt nie richtig verbergen. Aus diesem und diversen anderen Gründen habe ich die Gelegenheit beim Schopf gepackt und bin nun seit wenigen Wochen im Cockpit meines «Heimat-Carriers» anzutreffen.

In meiner Freizeit genieße ich es, im kleinen Kolbenschüttler über die Alpen zu tuckern, tauchend die Unterwasserwelt zu erforschen, mit dem Snowboard frisch verschneite Hänge zu befahren oder mich einfach mit einem guten Buch zu entspannen.

Ich freue mich auf all die neuen Bekanntschaften und wünsche allen «many happy landings»!

Tobias Sigrist



Nach meiner Elektronikerlehre zog es mich für knapp zwei Jahre ins Ausland. Panama wurde so zu meiner zweiten Heimat. Dort begann dann auch meine fliegerische Karriere, und ich kehrte als Privatpilot in die Schweiz zurück.

Nach dem Abschluss der SAT (PK 3/06) habe ich mich bei der SWISS beworben mit der Motivation, einen interessanten Arbeitsplatz mit Perspektiven in der Schweiz zu erhalten und auch eines Tages auf die Langstrecke zu kommen.

In meiner Freizeit treibe ich gerne Sport. Falls es die Zeit zulässt, reise ich gerne, bin aber auch einem ruhigen Abend zu Hause nicht abgeneigt.

Marcel Kluser



Ich bin in Winterthur aufgewachsen, und obwohl ich nicht aus einer «Fliegerfamilie» komme, war mir schon früh klar, dass ich einmal am Flughafen arbeiten wollte. Nach Umwegen als Flugverkehrsleiter und Dispatcher von Business-Jets habe ich dann die Klasse 4/00 der SRAS besucht. Glücklicherweise habe ich danach eine Anstellung als F/O auf einer Falcon 900 gefunden. Das Leben in der Business-Aviation ist aber leider nicht sehr familientauglich, Zürich als Homebase dafür umso wichtiger für mich und meine Familie. Daher freut es mich sehr, nun für die SWISS arbeiten zu können. Einen Grossteil meiner Freizeit verbringe ich mit meiner Familie und Freunden und möchte eigentlich auch gerne wieder etwas mehr Sport treiben...

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Jean Marc Hess 28.9.1924 – 26.8.2008
pensioniert am 30.9.1982

Bruno Anderwert 27.2.1937 – 29.9.2008
SFE DC-10, pensioniert am 30.6.1992 ehemaliges Mitglied

Volker Hourtz 25.1.1944 – 14.10.2008
CMD MD-11, pensioniert am 31.10.2001

Walter «Wädi» Peter 5.11.1934 – 17.11.2008
CMD DC-10, pensioniert am 30.6.1992

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen

15. bis 19. Dezember 2008
19. bis 23. Januar 2009
23. bis 27. Februar 2009

Penionierten-Stamm

Im Dezember kein Stamm
27. Januar 2009
24. Februar 2009

Gedanken eines Fliegenden

Das ABC der Fliegerei

Text: Peter Tilly



Immer wieder werde ich angesprochen, und man verlangt von mir Auskunft über verschiedenste Dinge in der Luftfahrt. Nicht immer bin ich der richtige Ansprechpartner, und oft kann ich die detaillierten Fragen nur ungenügend beantworten. Ich bin halt ein typischer Generalist – von allem keine Ahnung.

Um weiteren Fragen und dem zunehmenden Mail-Verkehr etwas entgegenzuwirken, habe ich dieses kleine ABC der Verkehrsfliegerei zusammengestellt. Selbstverständlich bin ich für Anschlussfragen weiterhin erreichbar.

A für Abbreviation: Abbreviation ist, wenn ich es recht verstanden und geschrieben habe, das angelsächsische Wort für Abkürzung. Nicht die unzähligen Nieten oder gar die zwei Piloten halten den Airbus in der Luft, nein, es sind eindeutig die Abkürzungen!

B für Bier: Aus unerfindlichen Gründen braucht der Mensch (übrigens geschlechterunabhängig!) nach einem Aufenthalt von mehr als zwölf Stunden in der staubtrockenen Flugzeugatmosphäre ein kleines Quantum Bier, um die Nieren wieder anzufeuchten. Die medizinische Abteilung des Bundesamtes versucht bei Umfragen immer wieder herauszufinden, wie gross dieses Quantum beim Einzelnen ist. Die Besatzungen unterliegen bei diesen Umfragen dem gleichen Ehrenkodex wie Radrennfahrer an der Tour de France.

C für Crewbunk: Disziplinierungsraum für renitente Copiloten mit einer Länge von über 190 Zentimetern.

D für Deadheading: Flugreise als Crew ohne Duty, ohne Zeitung, ohne Kaffee und ohne Rechte.

E für Enlarger: Copilot, der ganz im Sinne des Job-Enlargements über den höchsten Bergen der Welt in die Rolle des Kapitäns rutscht, ohne dafür entschädigt zu werden.

F für Form 60.530: Grünes Formular des Bundesamtes, das alle paar Wochen geändert wird und die Instrukturen zur Weissglut treibt.

G für Grippe: Einzige Rotation mit sechs garantierten Freitagen.

H für Hut: Ein Teil, das kleine Piloten gross macht und grossen Piloten zu klein ist.

I für iBag: Mein schneeweisser Samsonite-Koffer, Grösse XXL, der mich schon in so viele Hotels begleitet hat und immer wieder zu Diskussionen Anlass gibt.

J für Jokerwunsch: Das einzig gültige Eintrittsticket für einen Bangkok-Flug.

K für Krawatte: Farbiges Verbindungsstück zwischen den beiden Hirnzentren der Männer. Ethnologen streiten sich darüber, wie sich das unbequeme und immer wieder in der Salatsauce schwimmende Seidenteil über die Jahrhunderte hat retten können.

L für Letztflug: Garant für eine lange Bangkok-Rotation.

M für Mitternacht: Zeitpunkt, zu dem ein normaler Mensch müde wird. Da immer irgendwo auf der Welt Mitternacht ist, sind Nomaden, die überall auf der Welt zu Hause sind, immer müde. Oder auch für MAC: Computersystem, wie geschaffen für die Aviatik – einfach und ohne Absturzgefahr. Leider ist dies aber noch nicht bis zu allen Stellen vorgedrungen...

N für Nullfünftacht: Wenn diese Vorwahl auf dem heimischen Telefondisplay erscheint, dann verläuft das geplante Sozialleben bis zum Rest des Monats garantiert nicht innerhalb der geplanten Bahnen.

O für Observerseat: Überzähliger Sitz im Cockpit, auf dem sich Pilotengattinnen zwölf Stunden in Kauerstellung hinsetzen, um den lieben Ehemann bei der Ausübung seines Berufes zu bewundern.

P für PBS: Ein Placebo innerhalb der Familie der Planungssysteme.

Q für Quebec: Einzige Gegend der Welt, wo die Bewohner mit ähnlich schwerem Akzent französisch sprechen wie ich.

R für Routecheck: Flug mit einem Kapitän, der nichts weiss und darum ununterbrochen Fragen stellt.

S für Sicherheitsbeamtin: Die einzige Frau, vor der ich mich entblößen darf, ohne mit einer Anklage wegen sexueller Belästigung rechnen zu müssen.

T für Tip: Trinkgeld, das in Amerika halt so erwartet wird. Der Copilot, die arme Sau, soll jeweils den zu bezahlenden Betrag berechnen, was immer wieder zu roten Köpfen führt.

U für Unique: Hat das Zeug zum trendy Einkaufszentrum – wenn nur dieser nervige Flughafen nicht wäre.

V für variable Ferien: Ferientage, die mir meine Firma frei zuteilen kann, es aber aus unerfindlichen Gründen nie tut.

W für Weihnachten: Ein in der Aviatik unbekannter Feiertag.

X für X-Ray: Petting-Ersatz für Besatzungsmitglieder im Dauereinsatz.

Y für Y-Class: Aviatische Bezeichnung für die Holzklasse. Lagerort der leckeren Schokolade und Wirkungsort der jüngsten Hostessen.

Z für Zoll: Eine Institution, bei der man verzollen könnte, wenn es sie im Operation Center auch gäbe. Wir müssen verzollen, können aber nicht, weil es keinen Zoll hat. Verzollt man aber nicht, wenn man müsste, dann hat es plötzlich Zollbeamte überall. Beliebte sind die unangemeldeten Kontrollen fünf Minuten vor Abfahrt des Zuges unter Beobachtung der neugierigen Passagiere. Nicht aus Zufall ist der Buchstabe Z an letzter Stelle des Alphabets.

Gelesen

Lesen bringt Bilder

Text: Viktor Sturzenegger

Zum Jahresende habe ich kein Auftragswerk zu besprechen. Also möchte ich kurz über Bücher berichten, die von mir – im vergehenden Jahr des grossen Wirtschaftskollapses und Präsidentenwechsels in der die ganze Welt mit ihrer Lebensphilosophie überschwemmenden Nation der Nationen – gelesen wurden und vielleicht auch Euch etwas bringen können.

Mir bringen Bücher Bilder. Bilder, die ich selbst gestalten und so in meine Welt einfliessen lassen kann, während die «echten» Bilder, die uns tagtäglich überfluten, sich zwar teilweise unauslöschlich in meine Erinnerung prägen, weil sie aber nicht von mir gemacht sind, nehme ich sie oft als (ver)störend wahr. Natürlich gehe ich immer noch gerne ins Kino – früher war ich zwar viel öfter dort, heute reizt mich das Angebot der Filme häufig zu wenig. Dokumentarfilme gefallen mir zunehmend mehr als die mit allzu effekthaschenden und schonungslos brutalen Gewaltdarstellungen gespickten Filme aus Übersee. Da bringt mir ein Film wie «Being W» von Frank Zéro und Michel Royer echtes Vergnügen. Werden ja sehen, wie sich Obama entwickelt im speziellen Rampenlicht, das die Medien einem Präsidenten widmen.

Doch wollte ich ja von Büchern schreiben. Seit längerer Zeit lese ich mit Spannung skandinavische Krimis. Letztes Jahr habe ich Euch Stieg Larsson vorgestellt, dessen letztes Werk auf Deutsch Anfang dieses Jahres herausgekommen ist. Das dritte Buch des 2004 verstorbenen schwedischen Journalisten ist nach dem etwas schwächeren zweiten wiederum eine äusserst fesselnde Geschichte, in der des Autors intime Kenntnis der schwedischen Politik sich in einer erschreckend plausiblen Handlung entwickelt. Die Romane entbehren durchaus nicht der Gewalt und Brutalität, wie sie im Umfeld von Kriminalität zwangsläufig vorkommen, jedoch kann ich durch eigene Gestaltung der Bilder, die durch die Beschreibung entstehen, dar-

auf Einfluss nehmen und sie für mein Gemüt und die aktuelle Situation erträglich machen.

Anfangen mit Kriminalromanen habe ich ja mit Sjöwall/Wahlöö, deren Romane in den 60er/70er Jahren quasi zur Pflichtlektüre politisch interessierter Lesender gehörten. Nach einer gewissen Krimilatenz, habe ich in den Neunzigern mit Mankell aktuellere Ebenbürtigkeit erlesen, mich in der Folge nach weiteren Autorinnen und Autoren des Nordens umgeschaut und reiche Beute gefunden. Um nur einige Namen zu nennen: Arne Dahl, Liza Marklund, Ake Edwardson, Hakan Nesser, Asa Larsson, Arnaldur Indridason, Karin Fossum und Anne Holt begleiteten mich durch viele zeitverschobene Nächte in Hotelbetten.

Was fasziniert mich an ihren Geschichten? Die in der Art des Entwicklungsromans gehaltene Kontinuität der Darstellung darin mitwirkender Personen. Wie sie so über Jahre hinaus beobachtet werden können und – eben – sich vor meinem geistigen Auge entfalten. In diesen Romanen setzen sich immer dieselben Teams mit einem Fall auseinander und bringen die jeweiligen Persönlichkeiten ein. Sie bilden eine Gegenwelt zur meinen, in der wir ja daran gewöhnt sind, in dauernd wechselnder Besetzung als Teams zu funktionieren.

Zudem zeigen sich mir Arbeitsverhältnisse, welche die eigenen in milderem Licht tauchen, als dies in der Diskussion mit Familienangehörigen üblicherweise möglich ist. Diese Bemerkung könnte als verbindlicher Abschluss in die kommende Vorweihnachtszeit passen, in der kaum noch wertschätzende Aktionen eines stählern argumentierenden Managements erwartet werden dürfen. Was Euch mit Recht vermuten lässt, dass die Bilder, die mir beim Lesen von Firmenmails vor die Augen kommen, weniger erbaulich sind.

Also wünsche ich allen Lesenden frohe Festtage und ein glückliches Neues Jahr!

P.P.

8302 Kloten



Spezial-Rabatt 50!


Exklusiv-Angebot für Mitglieder von Aeropers / SwissALPA.

Profitieren Sie jetzt und ergänzen Sie die Aeropers / SwissALPA-Grunddeckung zu einem unschlagbar günstigen Preis mit einem vollen Global-Rechtsschutz privaLex (Privat-, Verkehrs- und je nach Variante Immobilien-Rechtsschutz).

Damit Sie nicht nur Recht haben, sondern auch Recht bekommen: CAP verhilft Ihnen schnell und effizient zu Ihrem Recht, ohne dass Sie tausende von Franken für Anwaltskosten, Gerichtskosten und Expertisekosten aufs Spiel setzen müssen. Günstiger kommen Sie nicht zu Ihrem Recht!



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

A company of Allianz 

Meine Anmeldung.



SWISS ALPA
Airline Pilots Association

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

Mieter Familie	<input type="checkbox"/>	CHF 191.60 statt CHF 383.30	Eigentümer Familie	<input type="checkbox"/>	CHF 252.00 statt CHF 504.00
Mieter Einzel	<input type="checkbox"/>	CHF 160.10 statt CHF 320.30	Eigentümer Einzel	<input type="checkbox"/>	CHF 220.50 statt CHF 441.00

Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der Ausübung der Tätigkeit als Pilot wird ausschliesslich über die Grunddeckung von Aeropers / SwissALPA gewährt.

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 CAP)

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ: _____ Ort: _____

Telefon/Mobile: _____ Geburtsdatum: _____

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden direkt an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Badenerstrasse 694, 8048 Zürich

Kontakt: Tel. 058 358 09 09, Fax 058 358 09 10

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.