



RUNDSCHAU

3 | 2013

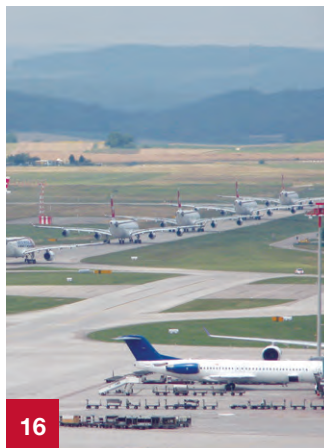
SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



Verbandsfusion als Schlüssel zum Erfolg • Sozialdumping bei Leihpiloten • Strategie der AEROPERS • Seniorität – Fluch oder Segen? • Absicherung bei Lizenzverlust • Dunkle Blitze

Inhalt



3 The President's Voice

Die AEROPERS reagiert auf Presse- und Managementstürme wie es sich für einen Pilotenverband gehört: Professionell, ruhig und mit einer weitsichtigen Strategie.

4 Editorial/Impressum

5 Sozialdumping bei Leihpiloten

Personalverleih bei Piloten ist eine Büchse der Pandora, die am besten gar nicht geöffnet wird. Was passieren kann, zeigen uns Beispiele wie Ryanair oder Norwegian.

8 Warum eine Fusion der Pilotenverbände?

Der Geschäftsführer der AEROPERS, Henning M. Hoffmann hinterfragt, was das Geheimnis einer guten Ehe ist – oder warum eine Fusion der Pilotenverbände sinnvoll ist.

10 Seniorität – Fluch oder Segen?

Weshalb wenden alle renommierten Airlines das Senioritätsprinzip bei den Piloten an? Entstehen dem Arbeitgeber dadurch wirklich so viele Nachteile, wie dies der CEO der Swiss den Medien gegenüber gerne äussert?

12 Strategie – die Fusion als Schwerpunkt

Das jährliche Strategieseminar stand in diesem Jahr im Zeichen der Gemeinsamkeit und Einigkeit mit der IPG. Dies führte zu einer wichtigen Änderung in der Strategie der AEROPERS. In diesem Artikel wird erklärt, wie die Strategie vom Vorstand konkret umgesetzt wird und wie die Verbände die Zukunft der Swiss sehen.

15 Das Fräulein auf dem Funkersitz

Dr. Lorenz Stäger holt für die «Rundschau» eine Geschichte von 1934 aus dem Swissair-Archiv. Lesen Sie von Direktor Walter Mittelholzer und einem Cockpit-Besuch mit Folgen.

16 «Go-ahead» – Startabstände

Wie Startabstände erstellt werden oder warum zwei Minuten nicht immer 120 Sekunden sind.

20 Warning: Hotels could be hazardous to your health!

In unseren Unterlagen gibt es Anweisungen, wie man sich im Hotel bei Erdbeben oder Feuer verhalten soll. Captain Kaufmann vom Los Angeles County Fire Department belebt diese eher trockenen Paragraphen mit seinen Schilderungen auf eine Art und Weise, dass sie uns bei jedem Bezug eines Hotelzimmers wieder in den Sinn kommen sollten.

24 Dunkle Blitze: Grosse Strahlenexposition?

Nach dunkler Energie, dunkler Materie nun auch noch «dunkle Blitze»? Sie bestehen aus Gammastrahlung von hoher Energie und Intensität und laufen innerhalb einer Millisekunde ab. Man trifft sie im oberen Bereich von Gewitterwolken – also durchaus in Reiseflughöhe.

26 AEROPERS-Organigramm

28 Absicherung bei Lizenzverlust

Der Lizenzverlust ist für einen Piloten eine schwere Belastung und bringt Unsicherheit mit sich. Die National Suisse bietet eine massgeschneiderte Versicherung an, um die finanzielle Lage zu stabilisieren.

31 Pilots and Controllers Get Together

Piloten und Lotsen treffen sich einmal im Monat auf ein ungezwungenes Feierabendbier.

33 Civilized Thinking

Vom Umgang mit Imitation.

34 Gelesen

... und noch ein Beitrag zum Wagner-Jahr?

36 Eintritte und Pensionierungen

39 Gedanken eines Fliegenden

Unser Kolumnist versucht sich in einer Fremdsprache.

40 Balair, Belair, Air Berlin

Wie aus der einstigen Balair ein Mitglied der Air Berlin Group wurde.

43 On The Air...

Aktuelles aus der Fliegerei.

46 Zeitreise

Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.

48 Shooter's Corner

Zeit als Gestaltungsmittel.

50 Wir trauern/Termine und Mitteilungen

The President's Voice

Von Unruhe und Übersicht



Vom Sommerloch haben wir im Vorstand in den letzten Wochen wenig gespürt. Mit kreativen Ideen und immer wieder neuen Ankündigungen sorgte unsere Geschäftsleitung dafür, dass die Wirtschaftsjournalisten der Sonntagsblätter in schöner Regelmässigkeit etwas über unseren Arbeitgeber zu berichten hatten. Der eine oder andere Pilot war beim Studium der diversen Artikel doch eher erstaunt über die fantasievollen Ansätze des Managements. «Unruhe als Führungsprinzip», nennt dies die Zeitschrift «Bilanz» und machte das Thema zum Titel eines Interviews mit unserem CEO.

Unruhe als Führungsprinzip

Würden wir als Piloten unsere Besatzungen nach diesem Leitsatz führen, stünde die Swiss öfters in den negativen Schlagzeilen, als es unserem Arbeitgeber lieb wäre. Unsere Arbeit wäre auf dem hohen Sicherheitsstandard, wie wir ihn seit Jahrzehnten pflegen, unmöglich auszuführen. Auch die Effizienz, in der unser Flugbetrieb tagtäglich die politischen, meteorologischen und netzwerktechnischen Hürden umschifft, würde schmerzhaft darunter leiden. Dies ist weder im Interesse der Aktionäre, noch der Geschäftsleitung und der Angestellten. Von den Kunden ganz zu schweigen.

Die AEROPERS reagiert darauf, wie es sich für Piloten gehört: Weitsichtig, mit einer sauberen Situationsanalyse und mit einem Zeithorizont, der über den nächsten Halbjahresabschluss hinausgeht. Ergebnisse davon sind die neue Strategie, die angestrebte Fusion mit unseren Kollegen der IPG und die laufende Überprüfung der Einhaltung unseres gültigen Gesamtarbeitsvertrages.

Verbandsstrategie

Jeweils Mitte Jahr wird die Strategie der AEROPERS überarbeitet. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit unserem Strategieberater Prof. Dr. Ugo Merkli. Der Artikel von Tobias Mattle in diesem Heft beleuchtet den intensiven Prozess genauer und geht auf die Schwerpunkte der AEROPERS-Strategie ein. Auf einen Strategie-Schwerpunkt möchte ich besonders hinweisen: «Der Vorstand setzt sich für den Erhalt der Arbeitsplätze unter dem SWISS-AEROPERS GAV ein». Dass dem so ist und dies ein wichtiger Punkt bleiben muss, haben die Mitglieder in der «ON TRACK» Ausgabe Nummer 3 vom 24. Juli dieses Jahres lesen können. In diesem Schreiben sind die Forderungen seitens Swiss bezüglich des «Projekt X» aufgeführt und deren Bezug zum gültigen GAV hergestellt. Ein Kommentar erübrigt sich.

Carl von Clausewitz hat gesagt, dass es kein höheres und einfacheres Gesetz für Strategie gibt als das, seine Kräfte zusammenhalten. Ein wunderbarer Übergang zur geplanten Fusion mit der IPG.

Verbandsfusion

Wir haben gleiche Uniformen, durchlaufen den gleichen Selektionsprozess, bilden gemeinsam aus, haben

die gleich hohe Identifikation mit unserem Beruf, werden gleich geprüft und haben verschiedene Arbeitsbedingungen. Das ist nicht nur absurd, sondern mit Blick auf die immense Ausbildungswelle in den nächsten Jahren auch gefährlich. Die Swiss läuft Gefahr, mit der Einführung der Boeing- und der Bombardier-Flugzeuge in einen akuten Mangel an Piloten zu geraten. Dies wird, falls Swiss nicht zu non-GAV-konformen Tricks greift, zwangsläufig zu Flugannulationen führen. Eine Fusion der Pilotencorps würde dieses Problem entschärfen und sowohl der Swiss, als auch den Piloten grosse Vorteile bringen. Vorteile, von denen unser Arbeitgeber durch die gewonnene Flexibilität und den geringeren Aufwand in erheblichem Masse auch finanziell profitieren würde. Das Argument der Startkosten einer Fusion sticht nicht – SCORE kostet auch. Ein Zitat aus dem Pressebericht zur Publikation der Halbjahreszahlen im Branchenmagazin «Travel Inside» Anfangs August zeigt dies deutlich auf: «(...) Aufwendungen im Rahmen des Zukunftsprogramms Score haben das Ergebnis der letzten sechs Monate belastet». Na also, geht doch! Wer sparen will, muss zuerst investieren.

Einen ganz speziellen Satz aus dem oben zitierten Pressebericht möchte ich den Lesern nicht vorenthalten: «Luft-hansa Passage schloss mit einem operativen Ergebnis von Minus 91 Mio. Euro stärker ab als letztes Jahr, als noch Minus 268 Mio. Euro zu Buche standen. Austrian Airlines weist einen Verlust von 35 Mio. Euro auf, und zu Germanwings publiziert der Konzern keine Zahlen, was doch verwundert. Gruppen-Primus ist klar die Swiss, die ihr operatives Ergebnis auf plus 63 Mio. Euro gesteigert hat.»

Einhaltung unseres gültigen Gesamtarbeitsvertrags

Was harmlos klingt, ist ein grosses Stück Arbeit. Die «Unruhe als Führungsprinzip» unserer Manager spürt auch die AEROPERS. Mit vielen sinnvollen, aber auch sinnlosen Ideen, werden wir konfrontiert und müssen diese kritisch auf ihre Zulässigkeit und GAV-Kompatibilität überprüfen. Ein sehr ernst zu nehmendes und beunruhigendes Thema, das in der Aviatik die Runde macht, sind sogenannte Leihpiloten. Piloten, die von Vermittlungsfirmen angestellt sind, verdingen sich bei Bedarf bei Fluggesellschaften auf der ganzen Welt und helfen so, die Seniorität zu umgehen und die kurzfristigen Kosten zu drücken – mit starker Betonung auf kurzfristig! Es wundert an dieser Stelle sicherlich niemanden, dass die Manager, die die Unruhe als Führungsprinzip verinnerlicht, diese Idee bereits aufgegriffen haben. So titelte die «Sonntagszeitung» am 18. Mai 2013: «Swiss-Chef droht mit Leihpiloten». Wir als AEROPERS nehmen diese Aussage ernst, verhalten uns auf solche Ankündigungen so, wie man das von Piloten erwartet: Professionell, ruhig und mit einer weitsichtigen Strategie.

Captain Markus Grob
Präsident

Editorial



Ein Umschulungskurs «vom Kleinen auf den Grossen» des üblichen Editorial-Schreibers gibt mir die Gelegenheit, die Leserinnen und Leser auf die neuste «Rundschau»-Nummer einzustimmen. Mit dem September kommt auch die Zeit, wo man die Zeitungen und Zeitschriften wieder ernster nehmen kann. Die «Rundschau» macht den Anfang und bietet gut recherchierte Geschichten zu aviatischen Themen, die vielleicht nicht so grosse Wellen werfen wie so mancher Artikel aus der Sonntagspresse – sie wirken dafür umso nachhaltiger.

Doch leider sind während den Sommermonaten nicht nur Zeitungsenten erschienen. Beschäftigt hat die Schweiz auch ein Zugsunglück in der Nähe von Payerne, das einem Lokomotivführer das Leben kostete. Stress kombiniert mit fehlenden Sicherheitssystemen wurde von den Medien schnell als mögliche Unfallursache identifiziert. Dass Druck und Stress zu Unfällen führen, wissen wir in der Fliegerei schon seit geraumer Zeit. Doch gerade der stete Druck auf die Belegschaft hat sich in der Managementlehre als populäres Führungsinstrument etabliert. «Unruhe als Führungsprinzip», titelte die Zeitschrift «Bilanz» diesen Sommer, als sie ein Interview mit Harry Hohmeister abdruckte. Diese «Unruhe als Führungsprinzip» beleuchtet Markus Grob in seiner «Präsident's Voice» kritisch.

Bilder sprechen mehr als tausend Worte. Das «Rundschau»-Titelbild sagt es deutlich: Wir wollen endlich zusammenführen, was zusammen gehört. Unser Geschäftsführer Henning Hoffmann erklärt warum das hehre Ziel realistisch ist, die IPG und die AEROPERS in einem gemeinsamen Verband zu vereinen, und warum es sich für die Piloten und die Swiss lohnt.

Nicht immer sind sich Besatzungsmitglieder bewusst, dass Gefahr an jeder Ecke lauert. Hotelbrände und Gamma-Strahlung in Form von dunklen Blitzen werden in dieser Nummer genauer beleuchtet.

Captain R.H. Kauffman, vom «Los Angeles County Fire Department», gibt lebensrettende Tipps, wie man sich während eines Hotelbrands zu verhalten hat. Der Text ist nicht neu und wurde bereits vor gut zehn Jahren in einem Safety-Bulletin unserer Firma publiziert. Aufgrund der vielen Neueintritte und der unveränderten Aktualität hat sich die «Rundschau» entschlossen, den Artikel mit Erlaubnis des Verfassers erneut zu publizieren.

Dass die Sklaverei in Europa noch lange nicht abgeschafft ist, zeigt der Artikel von Clemens Kopetz mit dem Titel «Leihpiloten». Anhand eindrücklicher Beispiele wird aufgezeigt, wie Ryanair und Norwegian Piloten über skandalöse Firmenkonstrukte anstellen und so Sozialabgaben umgehen, die Angestellten an kurzer Leine halten und auch den Staat um Steuern bringen. Leider werden solche Arbeitgeber und ihre kreativen Geschäftsmodelle weiterhin von Politikern, Journalisten und Kunden geliebt. Ein Aufschrei der Kunden bleibt in der Regel aus. Wer Geld sparen kann, verschliesst noch so gerne die Augen vor Skandalen. Leider macht das Gespenst «Leihpilot» auch in helvetischen Fluggesellschaften die Runde. Da wird die «Rundschau» weiterhin ein sehr kritisches Auge darauf werfen.

Zum Thema Ryanair passt eine Meldung der IFALPA im Newsletter vom 8. August dieses Jahres. Der «Ryanair Pilots Group» (RPG) wurden der Facebook- und der Twitter-Account ohne Vorwarnung und kommentarlos gesperrt. Eine Nachfrage des Chairman der RPG bei Facebook und Twitter ergab die Antwort, dass eine Drittpartei sich ihrer Rechte verletzt fühlte... Rechte?

Ich verspreche, die «Rundschau» verstummt nicht so schnell!

Eine spannende Lektüre wünscht

Peter Tilly

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, Captain A330
Jürg Ledermann, Redaktor, Captain A330
Peter Tilly, Redaktor, Captain A320
Janos Fazekas, Redaktor, F/O A320
Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS

Ständige Mitarbeiter

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

Layout André Ruth

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2800 Exemplare

Erscheinungsweise

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

Inseratenannahme

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

Copyright

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

Foto Frontseite: Collage André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 4/2013: 15. November 2013

Sozialdumping bei Leihpiloten

Personalverleih bei Piloten ist eine Büchse der Pandora, die am besten gar nicht geöffnet wird. Was passieren kann, zeigen uns Beispiele wie Ryanair oder Norwegian.

Text: Clemens Kopetz, Vorstandsmitglied

Spätestens seit den Aussagen unseres CEO gegenüber der Zeitung «Schweiz am Sonntag» wurde das Thema Leihpiloten auch in unserem Korps bekannt. Leihpiloten sind Piloten, die über eine Vermittlungsfirma an eine Fluggesellschaft ausgeliehen werden. Dabei handelt es sich rechtlich um einen Personalverleih, eine Form der Anstellung, die in sämtlichen Branchen zunimmt. Waren 1997 in der Schweiz noch 0,8 Prozent der Arbeitnehmer Leiharbeiter, so waren es 2007 bereits 1,9 Prozent, Tendenz stark steigend.

Die Arbeitskräfteüberlassung findet hauptsächlich in stark saisonal geprägten Branchen wie dem Bau- oder Gastgewerbe statt. Doch die Praxis ist auch in der Luftfahrt nicht neu. Business- und Charterfluggesellschaften decken ihren Bedarf in Spitzenzeiten oft durch eingemietete Piloten. Diese temporäre Abdeckung der Bedarfsspitzen ist durchaus nachvollziehbar. Seit einiger Zeit wird das Angebot von Leihpiloten jedoch auch von regulären Flugunternehmen in Anspruch genommen, und immer mehr junge Piloten finden nach ihrer Ausbildung keinen anderen Weg ins Cockpit als über eine Vermittlungsfirma.

Vorteile

Der grösste Vorteil ist zweifelsohne die Flexibilität. Die Piloten werden fertig ausgebildet angestellt. Dadurch kann ohne Vorlauf auf Bedarfsschwankungen reagiert werden. Je nach lokaler Gesetzeslage können bei gemieteten Piloten auch der Kündigungsschutz, der Lohn, die Spesen und die Sozialausgaben geringer ausfallen.

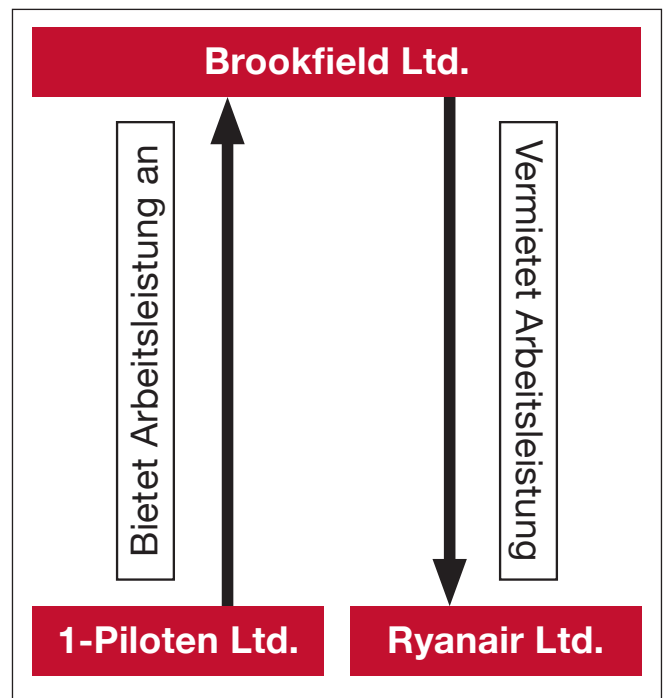
Zusammengefasst lässt sich sagen, dass Leihpiloten zu schlechteren Bedingungen als ihre fix angestellten Kollegen arbeiten – ein klarer Vorteil für eine Firma. Aus Sicht des Piloten hingegen bedeutet das schlechte Arbeitsbedingungen zusammen mit fehlender Jobsicherheit. Meist wird dieses Paket auch noch durch eine fehlende Senioritätsliste und somit unklare Karriereausichten abgerundet.

Der Fall Ryanair

Leiharbeiter laufen in jeder Branche Gefahr ausgenutzt zu werden, so auch in der Luftfahrt. Wenn es um



Michael O'Leary: Wie bekomme ich noch billigere Piloten?



Der Pilot als Einmann-Firma bei Ryanair.

creative Geschäftsmodelle geht, fällt meist bald einmal der Name Ryanair. In der Tat nutzt der irische Low Cost Carrier das Konzept der Leihpiloten voll aus. Mehr als die Hälfte ihrer 3500 Piloten sind nicht direkt bei Ryanair angestellt. Vielmehr sind diese Piloten eigenständige Unternehmer, die Ryanair Flugzeuge fliegen. Doch wie funktioniert das?

Um für die irische Billigfluglinie zu fliegen, muss der willige Pilot eine eigene «Limited» Gesellschaft (Ltd.) mit Sitz in Dublin gründen. Diese «Ein-Piloten-Ltd.» bietet ihre Arbeitsleistung der Firma Brookfield Aviation Ltd. an, die ihren Sitz ebenfalls in Dublin hat. Brookfield ihrerseits verleiht dann diese Piloten weiter an die Firma Ryanair. Der Pilot sitzt also in einem Flugzeug der Firma Ryanair, mit der er aber in keinem direkten Vertragsverhältnis steht.

Für den irischen Billigflieger ergeben sich daraus viele Vorteile: Da das fliegende Personal nach Blockstunden bezahlt wird, fallen keine Grundkosten an. Zudem können von einem Monat auf den anderen Kapazitäten auf- oder abgebaut oder von einer Basis auf eine andere transferiert werden. Der Pilot als Unternehmer muss sich selbst um seine Pensionskasse, Sozialabgaben und Steuern kümmern. Sollte einmal die Blockstundenanzahl und somit auch das Einkommen gekürzt werden, trägt ebenfalls der Pilot dieses unternehmerische Risiko.

Nicht vorenthalten möchte ich Euch ein paar andere Höhepunkte aus dem Brookfield Vertrag. Da der Pilot bei keiner Fluggesellschaft angestellt ist, trotzdem aber irgendwo in den Simulator muss, zahlt er als Pauschale viereinhalb Euro pro Flugstunde an Ryanair für die Nutzung ihrer Trainingseinrichtungen. Steht einmal ein Flug mit einem Instruktor oder einem Examiner an, so

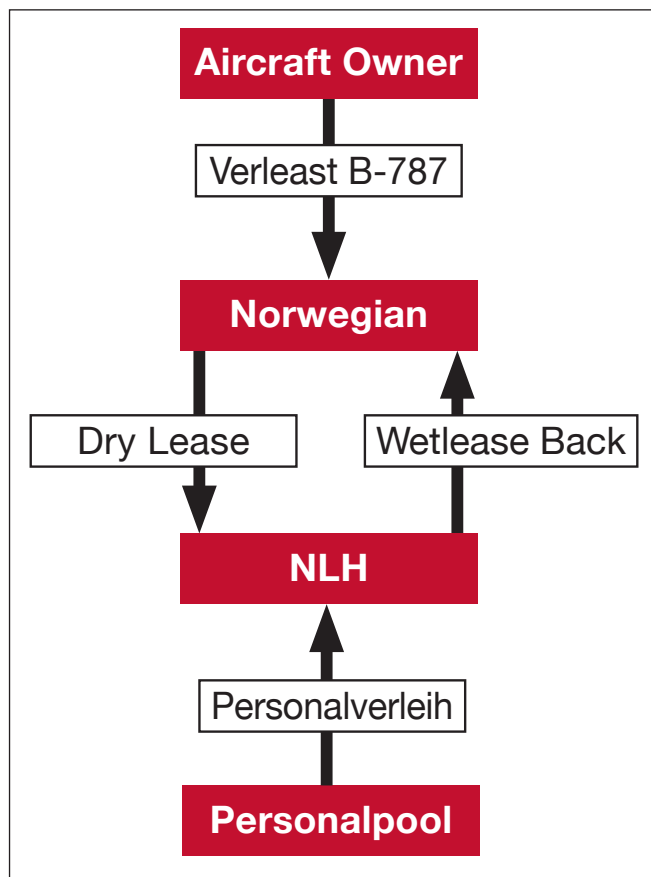


Dreamliner B-787 der Norwegian: Aussen Norwegian und Innen?

hat der Trainee für einen Teil der Kosten aufzukommen. Ein First Officer verdient übrigens 60 Euro brutto pro Flugstunde.

Der Fall Norwegian

Ein weiteres Unternehmen, das Leihpiloten im grossen Stil einsetzt, ist Norwegian Air Shuttle, besser bekannt als Norwegian. Ihr Langstreckenkonzept kann man als höchst kreativ bezeichnen. Die in Zukunft betriebenen Boeing 787 werden von einer irischen Leasing Firma an die Firma Norwegian Air Shuttle (NAS) verleast. NAS ihrerseits verleast die irisch registrierten Flugzeuge «dry lease», also ohne Crew, weiter an ihr Tochterunternehmen Norwegian Long Haul (NLH). NLH wiederum



Was ist eigentlich noch Norwegian?

mietet ihre Angestellten über eine externe Vermittlungsagentur ein und stationiert diese in der Crewbase Bangkok (sic!). Danach verleast die NLH die B-787 nun «wet lease» mit Crew zurück an ihr Mutterunternehmen Norwegian Air Shuttle. Rechtlich wurde das Flugzeug also quer durch die Welt verleast und hat irgendwo auf dem Weg eine Crew mit thailändischen Arbeitsverträgen aufgeladen. Tatsächlich operiert Norwegian ihre B-787 von den Basen in Skandinavien aus.

Kreativ ist hier schon fast das falsche Wort. Surreal trifft es besser. Der thailändische Arbeitsvertrag und das damit verbundene Lohn- und Sozialdumping sind jedoch real. Der Flugpassagier bekommt von diesen Praktiken natürlich nichts mit. Er freut sich über einen günstigen Flug.

Widerstand formiert sich

Als zwei Ryanair Flight Attendants vor einigen Monaten ihre Arbeitsverträge in den Medien in Norwegen offen legten, kam es zu einem Aufschrei. Es dauerte nicht lange, bis auch die Verträge der Piloten medial unter die Lupe genommen wurden. Der Sturm der Enttäuschung hielt an. Auch Norwegian entkam der Presse nicht. Die Arbeitsbedingungen seien bei beiden Low Cost Carrier moderne Sklaverei und menschenunwürdig. Sowohl der blockstundenabhängige Lohn, als auch die abstrusen Vertragswerke sorgten für kollektives Kopfschütteln.

Nachdem bekannt wurde, dass in Oslo stationierte Ryanair Angestellte ihre Steuern in Irland zahlen, schaltete sich die Politik ein. Hier würde norwegisches Arbeitsrecht umgangen und diese Praxis habe umgehend aufzuhören. Als der Tumult zu laut wurde, sah sich Michael O'Leary genötigt, nach Oslo zu reisen und die Wogen zu glätten. Aus seiner Sicht sei alles rechtens, da die Crews einen irischen Vertrag hätten und mit irischen Flugzeugen für ein irisches Unternehmen fliegen würden. Die Öffentlichkeit und auch die Politik liessen sich davon aber nicht beruhigen. Somit bleibt vorerst abzuwarten, wie die Gesetzgebung mit diesem Thema weiter umgehen wird. Ein erster Teilerfolg wurde Ende Juli in England errungen. Dort kritisierte ein Gericht in einem Verfahren die Scheinselbstständigkeit zwischen einem Piloten und der Firma Brookfield.

Ryanair-Piloten organisieren sich

Schon vor etwa zwei Jahren begann sich die European Cockpit Association (ECA) mit dem Thema Leihpiloten zu beschäftigen. Man nahm die Ryanair als Präzedenzfall und begann, die Situation zu analysieren. Rasch wurde klar, viele Piloten sind mit ihrem Arbeitsplatz unzufrieden, können sich aber alleine nicht gegen ihren Arbeitgeber zur Wehr setzen. Mittels Kündigungen, Versetzungen in andere Basen, sowie mit Klagen verhindert Ryanair konsequent die Gründung eines Verbandes. Daher gründete die ECA die Ryanair Pilot Group (RPG, www.ryanairpilotgroup.com). Ziel dieser Arbeitsgruppe war es, zunächst einmal mit den Piloten in Kontakt zu treten. Dies erwies sich anfangs als schwierig, und bis heute muss der Kontakt unter strengster Vertraulichkeit stattfinden. Dennoch trägt das Projekt Früchte. Inzwischen sind mehr als 50 Prozent der Piloten Mitglied der

RPG. Vor einem Monat wählten diese Piloten zum ersten Mal ihren eigenen Verbandsvorstand. Dieser besteht zwar noch aus ehemaligen Vorständen anderer Verbände. Trotzdem haben Ryanair Piloten zum ersten Mal seit 1985 Vertreter gewählt, die sie nach aussen hin repräsentieren und aktiv Medienarbeit und Lobbying betreiben.

Doch das ist nur ein Zwischenschritt. Bereits in einem Jahr soll dieser Übergangsvorstand ausgetauscht werden und mit Ryanair Piloten besetzt werden. Das Ziel, dass sich die Geschäftsleitung zusammen mit der RPG an einen Tisch setzt, ist aber nach wie vor in weiter Ferne.

Die ECA sieht die Ausnutzung von Leihpiloten als eines der momentan dringendsten Themen an. In ihrer Juni Konferenz wurde dazu ein Strategiepapier verabschiedet. Der Dachverband will nun zusammen mit den Mitgliedsverbänden gegen den immer häufigeren und immer dreisteren Einsatz von Leihpiloten vorgehen und auch politisch den Druck erhöhen.

Die Situation in der Schweiz

In der Schweiz operiert im Moment (noch) keine Fluggesellschaft mit Leihpiloten. Easyjet liebäugelt seit

geraumer Zeit mit diesem Modell, setzt es jedoch noch nicht um. Das mag unter anderem mit der Rechtslage in der Schweiz zu tun haben. Der Personalverleih wird hierzulande durch das Arbeitsvermittlungsgesetz (AVG) geregelt. Grundsätzlich besteht für den Personalverleih eine Bewilligungspflicht, und es muss pro überlassenen Arbeitnehmer eine nicht geringe Kautions hinterlegt werden.

Somit schützt uns das AVG zusammen mit einem guten Unterwanderungsschutz vor «geliehenen» Piloten. Man muss aber kein Prophet sein um zu erkennen, dass es durch geschickte rechtliche Konstruktionen möglich ist, Gesetze zu umgehen.

AEROPERS-SwissALPA ist sich der Gefahr durch Leihpiloten bewusst und beobachtet die Situation sowohl in der Schweiz, als auch auf internationaler Ebene. Wir unterstützen die ECA bei ihrem Bestreben für europaweite Regelungen und tragen unseren Teil auf nationaler Ebene dazu bei.

Denn - und hier kann ich mich nicht oft genug wiederholen - Piloten sollen bei der Gesellschaft angestellt sein, für die sie fliegen! ●

«Piloten sollen bei der Gesellschaft angestellt sein, für die sie fliegen!»

Anzeige

walder, werber

E-CARS- UND E-BIKE-SHARING

NAHE NATURSCHUTZGEBIET

NAHE BAHNHOF

*Blickpunkt
Töpferei Embrach*

NATURNAHE 2½- BIS 5½-ZIMMER-EIGENTUMSWOHNUNGEN.

Neben dem Bahnhof auf dem stimmungsvollen Areal einer ehemaligen Töpferei entstehen 75 moderne Wohnungen mit 64 bis 136 m² Wohnraum, direkt am Naturschutzgebiet angrenzend, mit einer Spielwiese am Waldrand, Nutzgärten, zentralem Begegnungsort sowie E-Car- und E-Bike-Sharing. Alle Details finden Sie auf www.toepferei-embrach.ch | Ihr Kontakt: Eva Weber | T 043 444 26 46

Blickpunkt ● Lebensraum AG
Seestrasse 98 | 8610 Uster | T 043 444 26 44 | www.blickpunkt-lebensraum.ch

Verbandsfusion als Schlüssel zum Erfolg

Fusion ist eine Verschmelzung von zwei oder mehreren Unternehmen oder Organisationen. Ziel ist es, Synergien zu erzeugen, Kräfte zu bündeln, Einfluss und Erfolg zu vergrössern und vor allem gemeinsame Interessen zu vertreten.

Text: Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer

Dies klingt zugegeben ein wenig theoretisch. Vielleicht macht es ein anderes Beispiel klarer. Die klassische Fusion ist die Ehe. Und wenn zwei den «Bund fürs Leben» schliessen, ist das ein Grund zu feiern. Manchmal gibt solch ein Bündnis aber auch Anlass für diverse Spekulationen über diese Verbindung: Handelt es sich um eine Vernunft- oder eine Liebesheirat? Eine Muss- oder gar eine Scheinehe? Und hat er – oder sie – eine gute Partie gemacht?

Wie ungleich komplizierter ist da erst die Interessenslage, wenn es sich bei dem Zusammenschluss um zwei Pilotenverbände handelt, die zukünftig gemeinsam unter einem Verband auftreten wollen und sollen. Aber auch hier gilt, was sich im Privatleben bewährt hat: Verständigung und Kommunikation können das Miteinander erheblich erleichtern. Und das ist das Ziel der Fusion der AEROPERS und der Interessengemeinschaft pro GAV (IPG) – der Fusion zu einem starken Verband innerhalb der Swiss.

Lange Zeit war die Beziehung zwischen den beiden Pilotenverbänden der Swiss, IPG und AEROPERS, geschichtlich belastet. Über zehn Jahre sind seit dem Grounding der Swissair vergangen. Die über 600 Piloten, die seit 2007 bei der Swiss angestellt wurden, haben diesen für die Schweizer Aviatik einschneidenden Geschichtsmoment grösstenteils nicht miterlebt. Die Zeit ist deshalb reif für eine Änderung, reif für eine Fusion der Verbände. Damit endlich zusammenkommt was zusammengehört. Diese Gemeinschaft bedeutet Stärke – für jeden einzelnen Piloten.

Seit den ersten Gesprächen zum Projekt X ist bald ein Jahr vergangen. In dieser intensiven Zeit haben viele trilaterale Gespräche zwischen IPG, AEROPERS und der Swiss stattgefunden. Dabei wurde immer deutlicher, dass die Ziele von IPG und AEROPERS beinahe deckungsgleich sind und sich der Vorstand der IPG mit der Strategie der AEROPERS identifizieren kann. Aus dieser engen Zusammenarbeit ist eine Beziehung entstanden, die über die reine Kollegialität hinausgeht. Dies spiegelt sich darin wider, dass das jährliche Strategieseminar 2013 zum ersten Mal gemeinsam durchgeführt wurde und seit Juli jeweils ein gemeinsamer Vorstandstag stattfindet. Darin werden die



Alleine chancenlos, zusammen schwer angreifbar ...

Ziele und die Strategie abgeglichen und es wird besprochen, wie wir gemeinsam weiter vorgehen wollen.

Schwierige Ausgangslage

Diese Entwicklung ist vielleicht überraschend. Viele dienstältere Piloten können sich noch an die Zeiten erinnern, als die Zusammenarbeit nicht möglich war und aufgrund schlimmer Ereignisse in der Schweizer Aviatik eine starke Abneigung zwischen den Verbänden herrschte. Für beide Seiten war es eine schwierige Zeit. Und auf beiden Seiten dauerte es lange, bis diese Zeit verdaut war. Neid und Misstrauen gegenüber dem jeweils anderen Verband konnte auch von Dritten einfach geschürt werden.

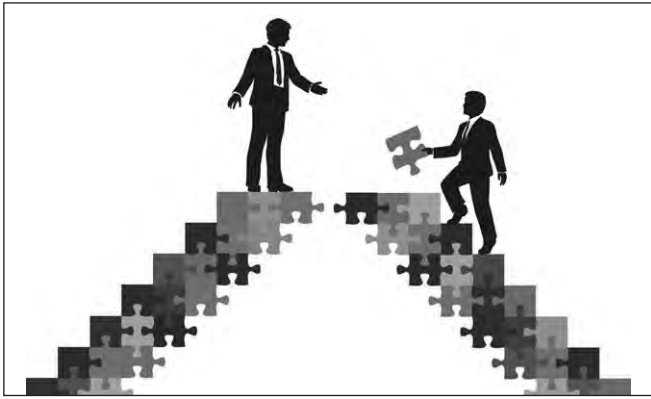
Der Übergang der Swissair in die Crossair brachte schwere Geburtsfehler mit sich. Aus der schwierigen Lage der einen und der Hoffnung der anderen musste innert kürzester Zeit eine neue Airline gegründet werden. Viele Hoffnungen konnten nicht erfüllt werden, und viele Ängste wurden bestätigt. Seit 2006 hat die Swiss an Fahrt aufgenommen, und es ist eine erfolgreiche Firma entstanden, die seit 2007 viele neue Pilotenstellen in der Schweiz geschaffen hat.

Eine Erfolgsstory könnte man meinen. Wirtschaftlich gesehen sicherlich. Aber die Befindlichkeiten der einzelnen Pilotengruppen und ihrer jeweiligen Verbände wurden dabei «vergessen». Sicherlich war und ist es für ein Management einfacher zwei Pilotenkörper zu führen, um diese jeweils gegeneinander «auszuspielen» zu können – je nach wirtschaftlichem Ziel. Es stellt sich aber die Frage, ob dieses Ziel nicht auch anders erreicht werden kann. Für die Verbände ist klar, dass mit einem gemeinsamen Korps und einem gemeinsamen Verband die Ziele der Piloten, aber auch die Ziele der Swiss, besser und schneller erreicht werden können. Diese Gedanken gaben den Startschuss für das gemeinsame Projekt X, das zum Ziel hat, die Zukunftsfähigkeit unserer Firma zu sichern und weiterzuentwickeln.

Ein hehres Ziel, aber auch realistisch?

Wo liegen die Vorteile einer Fusion für die Piloten und für Swiss? Die Swiss profitiert zunächst von einer Vereinfachung der Strukturen. Es gäbe nur noch einen Ansprechpartner und somit keine Zweigleisigkeit mehr. Zudem würden daraus erwachsene Synergien auch zu unmittelbaren Kosteneinsparungen führen, was wirtschaftlich sehr interessant wäre.

Auch würde die Identifikation des Einzelnen mit der Firma und dessen Motivation in der Firma steigen. Schliesslich wäre endlich eine vermeintliche Zwei-Klassen-Gesellschaft abgeschafft und jeder Pilot einfach ein Pilot – auf Augenhöhe. Die Swiss gewänne durch eine Verbandsfusion einen verlässlichen Sozialpartner mit zuverlässi-



Es fehlt noch das letzte Puzzleteil.

gen und motivierten Piloten. Dies stellt einen grossen Mehrwert dar, denn motivierte Mitarbeiter sind zufriedene Mitarbeiter. Und die Zufriedenheit der Mitarbeiter ist positiv mit der Performance des Unternehmens verknüpft. Diese Tatsache wurde in verschiedenen Studien bestätigt.

Neben der Firma profitiert aber auch der einzelne Pilot von einer Fusion der Verbände. Eine gemeinsame Interessenvertretung aller Swiss-Piloten gibt eine grössere und stärkere Aussenwirkung und somit eine gesteigerte Einflussmöglichkeit. Intern, als verlässlicher Partner innerhalb der Swiss, und extern, als kompetenter Ansprechpartner für alle aviatischen Belange der Schweizer Linienpiloten.

Die Vergangenheit wäre endlich Vergangenheit und eine gemeinsame Zukunft der richtige Weg. Klare Karrierestrukturen innerhalb einer wachsenden Swiss, Gleichbehandlung unabhängig vom Flugzeugtyp und eine Stimme im Konzern sowie schlussendlich ein gemeinsamer GAV sind Meilensteine dieser gemeinsamen Zukunft. Einer Zukunft aller Piloten – zusammen mit ihrer Firma.

Und wie soll es jetzt weitergehen?

Das Projekt X ist ein guter Weg, um das Ziel eines gemeinsamen Korps und eines gemeinsamen Verbands zu erreichen. Wenn im Rahmen des Projekts eine tragfähige, beziehungsweise mehrheitsfähige Lösung mit dem Management gefunden werden kann, ist die Fusion ein logischer Folgeschritt. Wenn das Projekt X nicht zu dem von den Parteien angestrebten Ziel führen sollte, werden die Vorstände der IPG und der AEROPERS gemeinsam Wege aufzeigen, um zumindest diesen Teil der Zukunftssicherung der Firma erfolgreich zu bestreiten.

Wie sagte einst Henry Ford - «Zusammenkunft ist ein Anfang. Zusammenhalt ist ein Fortschritt. Zusammenarbeit ist der Erfolg.»

Diesen Erfolg sollen alle Swiss-Piloten erreichen. Gleichberechtigt in einem Korps, einem Verband und in einem GAV. Und die Fusion ist der Schlüssel zu diesem Erfolg. ●

Anzeige

Helsana

Die Krankenversicherung der Schweiz.

Die Krankenversicherung der Schweiz ist auch die Krankenversicherung Ihrer Firma.

Dank dem Kollektivvertrag mit der Helsana-Gruppe können Sie und Ihre Verbandsmitglieder von attraktiven Rabatten profitieren.

Jetzt informieren unter 043 340 90 04.

Profitieren Sie von mindestens 10% Rabatt auf Zusatzversicherungen.



Seniorität – Fluch oder Segen?

Weshalb wenden alle renommierten Airlines das Senioritätsprinzip bei den Piloten an? Entstehen dem Arbeitgeber dadurch wirklich so viele Nachteile, wie dies der CEO der Swiss den Medien gegenüber gerne äussert?

Text: André Ruth

Swiss-CEO Harry Hohmeister hat am Rande des World Economic Forum in Davos unser Senioritätsprinzip kritisiert. Er bezeichnete es als veraltetes System, als «Beamtenstadel», bei dem jeder Pilot schon bei seinem Eintritt wisse, welchen Lohn er nach 27 Dienstjahren erwarten könne. Hier muss erklärt werden, dass das bestehende Senioritätssystem gar nichts mit dem Lohn zu tun hat, sondern den Karriereverlauf der Piloten reglementiert. Das Prinzip hat sich bewährt, und es gibt triftige Gründe, daran festzuhalten.

Seniorität allgemein

Wikipedia umschreibt zur Eingabe «Seniorität» das Folgende: Das Wort Seniorität kommt aus dem Lateinischen und bedeutet «Senior», also der Ältere. Es bezeichnet im allgemeinen Sprachgebrauch das Prinzip des Vorrangs von Personen mit höherem Lebensalter oder – im übertragenen Sinne und nicht ganz korrekt – von Personen, die länger zu einer bestimmten Gruppe gehören.

Im Arbeitsrecht bezeichnet Seniorität die Bevorzugung aufgrund des Lebensalters oder des Dienstalters bei Beförderungen oder bei der Entlohnung.

Das Senioritätsprinzip findet in allen Bevölkerungsgruppen statt. Schon im Elternhaus gibt es automatisch eine Seniorität zwischen Eltern und Geschwistern. Auch in vielen Lebenssituationen wird das Senioritätsprinzip als ganz normal empfunden. Wer mehr Erfahrung mitbringt, erhält meist mehr Kontrolle über eine gewisse Aufgabe. In der Wirtschaft allgemein erhält man auch mehr Privilegien mit zunehmendem Alter: mehr Ferien, mehr Lohn oder das Recht, als erster den Schichtplan zu bestimmen.

Nach welchen Kriterien sollten die letzten freien Sitzplätze im Flugzeug an Angestellte mit Standby-Tickets vergeben werden, wenn dies im Freiflugreglement oder Passenger Handling Manual nicht klar nach den Regeln der Seniorität geregelt wäre? Hier würden der Willkür und Vetternwirtschaft Tür und Tor geöffnet. So käme der Angestellte, der das Check-in- und Gate-Personal am besten kennt oder am meisten bietet, zu seinem Sitzplatz oder würde in der nächst höhere Flugklasse befördert – nicht wirklich vorstellbar, oder?

Die Regeln, die bei diesem Thema für jeden klar und auch akzeptiert sind, sollen bei ähnlichen Zuteilungsfragen für die Piloten keine Gültigkeit haben? Es gäbe noch viele andere, vergleichbare Situationen, in der wir alle das Senioritätssystem als normal wahrnehmen.

Seniorität in der Transportbranche

Lokomotivführer haben in vielen Eisenbahngesellschaften eine Senioritätsliste. Die Bedeutung beschränkt sich aber auf die Dienstplangestaltung. In der kommerziellen Luftfahrt hat die Seniorität grosse Bedeutung. Die Regelungen beziehen sich auf Dienstplangestaltung, geflogene Flugzeugtypen, Kapitanspositionen und Einkommen. Kündigung und eventuelle Wiederanstellung unterliegt meist ebenfalls der Seniorität.

In der k.u.k. Monarchie waren Staatsbedienstete oft der Willkür reicher und einflussreicher Adelliger ausgesetzt. Besonders wenn Interessenskonflikte zwischen kaiserlichen Anordnungen und Wünschen der Adelligen bestanden. In mehreren Schritten sorgten Maria Theresia, Joseph II oder auch Kaiser Franz Joseph für den Schutz ihrer Beamten. Das gipfelte in der «Dienstpragmatik», die Staatsbeamte bei tadelloser Dienstführung vor Arbeitsplatzverlust schützte. Damit konnten Staats-



Auch in der Familie gibt es ein natürliches Senioritätsprinzip.

bedienstete ihre Arbeit gesetzeskonform ausführen und waren bei Konflikten existentiell nicht bedroht. Piloten sollen auch ihre Arbeit ohne Angst vor existentiellen Bedrohungen ausführen können.

Seniorität in der Aviatik

Alle renommierten Airlines wenden das Senioritätsprinzip strikte an. Es hat sich über Jahrzehnte gezeigt, dass eine klare Regelung von grossem Vorteil für Arbeitgeber und auch Arbeitnehmer ist.

In der Luftfahrt – der militärischen und der zivilen – wird der Pilotenstatus anhand einer Senioritätsliste bemessen. Mit dem Dienstantritt bei einer Fluggesellschaft erhält der angestellte Pilot seinen Platz in dieser Liste. Wesentliche Änderungen im Pilotenstatus, vor allem der berufliche Aufstieg vom First Officer zum Captain, aber auch Wechsel auf grössere Flugzeugtypen und die damit verbundenen Schulungsmassnahmen, erfolgen nun nach der Dienstaltersregelung. Airlines mit strikter Seniorität stellen keine Captains direkt ein, sondern besetzen freie Kapitänstellen aus der Senioritätsliste. Der dienstälteste First Officer bekommt die Möglichkeit, sich im Upgrading zum Kapitän ausbilden zu lassen, sofern seine Qualifikationen dies zulassen. Bei vielen Fluggesellschaften erhält der Senioritätsältere weitere Vorteile, wie Bevorzugung bei der Zuteilung von Ferien, Dienstplänen und Belohnung. Vorbeschäftigungen bei anderen Arbeitgebern werden grundsätzlich nicht an die neue Seniorität angerechnet.

Seniorität und Sicherheit

Durch das Senioritätsprinzip wird die Sicherheit beim Fliegen ganz klar gefördert. Ein Pilot muss nicht «ellbögen», um seine Karriereschritte machen zu können oder die Karriere zu beschleunigen. Wer die nötigen Voraussetzungen hat und die geforderte Leistung bringt, kann nach Seniorität einen Karriereschritt machen. Es nützt dabei nichts, sich vorzudrängen oder andere sogar zu mobben oder zu denunzieren. Diese Aspekte dienen der Erhöhung des Sicherheitsstandards in den Cockpits. Fehler können offen angesprochen werden und müssen nicht vertuscht werden.

Das Senioritätsprinzip schützt qualifizierte Piloten. Wer aus Sicherheitsgründen zusätzlichen Treibstoff an Bord nimmt und vielleicht auch aus Sicherheitsgründen einmal einen Flug nicht durchführt, muss sich nicht vor Sanktionen fürchten. Bei Airlines ohne Senioritätsprinzip sind persönliche Pünktlichkeits- und Extra-Fuel-Statistiken bekannt, die unter Umständen einen Einfluss auf die Arbeitsplatzsicherheit haben.

Durch das Senioritätsprinzip wird eine langfristige Bindung an das Unternehmen gefördert. Ein ständiges Wechseln der Philosophie und des kulturellen Umfelds fördert die Harmonisierung im Cockpit nicht. Bei einem Bestand von über 1000 Piloten ist es selbstverständlich, dass die Cockpit-Besatzung täglich neu zusammengestellt wird. Dabei ist es wichtig, dass alle Piloten eine ähnliche Grundeinstellung haben. So wird bereits bei der Ausbildung bei Swiss Aviation Training die Philosophie der Swiss International Air Lines eingeführt, um eine Harmonisierung zu erreichen. Zu viele Quereinsteiger machen diese Bemühungen wieder zunichte. Beim Wegfall des Senioritätsprinzips würden ausserdem nicht nur die Neueinstellungen, sondern auch die Abwanderung begünstigt.

Vorteile für Arbeitgeber

Durch das Senioritätsprinzip erhalten Arbeitgeber sehr loyale Mitarbeiter, die ihre pilotische Laufbahn bei derselben Firma durchlaufen. Jeder einzelne Angestellte ist demzufolge sehr am erfolgreichen Bestehen dieser Airline interessiert und wird alles daran setzen, dass dies bis zu seiner Pensionierung so sein wird. Auch muss der Arbeitgeber nicht ständig neue Piloten auf dem freien Arbeitsmarkt suchen und immer wieder von Neuem einarbeiten und auf die Firmenphilosophie ausrichten. Dadurch behält die Airline viel Wissen und Erfahrung in den eigenen Reihen und unterstützt mit allfälligen frühzeitigen Abgängen ihre Mitbewerber nicht mit gut ausgebildeten und erfahrenen Piloten.

Da man davon ausgehen kann, dass jeder Pilot seine Aufgaben zur Zufriedenheit der Firma ausführt, muss nicht mit jedem einzelnen Piloten eine Diskussion über seine Anstellungsbedingungen und Umschulungen geführt werden. Es wäre für die Entscheidungsträger der Airline sehr schwierig, zu bestimmen, wer nun für ein Upgrading an der Reihe ist. Wäre es der Pilot, der am wenigsten negative Rapporte einschickt oder derjenige, der mit der kleinstmöglichen Kerosinreserve ankommt? Man könnte dann auch den Piloten bevorzugen, der schön regelmässig im Chefpiloten-Büro über seine «Mitstreiter» im Cockpit berichtet.

Vorteile für Arbeitnehmer

Auf der anderen Seite kann sich der Pilot voll und ganz auf seine Aufgaben konzentrieren. Er muss sich nicht ständig im freien Pilotenmarkt nach neuen Stellen umsehen. Er kann seine fliegerischen Entscheide anhand aktueller Bedürfnisse fällen und muss sich nicht auch noch darum kümmern, ob der gemachte Entschluss wohl einen Einfluss auf seine weitere Karriere haben könnte. Der Arbeitnehmer darf davon ausgehen, dass er bei korrekter Arbeit nicht diskriminiert wird und ihm nicht ständig neu eingestellte Piloten die Aufstiegschancen verwehren. Im Cockpit kann offen und ehrlich im Team gearbeitet werden, ohne davor Angst zu haben, der «Kollege» könnte einen beim Arbeitgeber anschwärzen.

Kleine Nachteile für beide Seiten

Sicher bringt das Senioritätsprinzip auch Nachteile für beide Parteien mit sich. Der Arbeitnehmer kann nicht ohne Verlust seiner Seniorität zu einem neuem Arbeitgeber wechseln, ausser dieser wende die Seniorität nicht korrekt an.

Die Airline kann nicht nach Lust und Laune neue Piloten einstellen, willkürlich über deren Beförderung entscheiden oder Flotten bereedern. Sie muss die Bestandesplanung des Pilotenkorps dadurch sorgfältig und weitsichtig angehen. Dies nicht nur bei der Neuanstellung der First-Officer, sondern auch bei der Bewirtschaftung der Umschulungen auf andere Flugzeugtypen und der Upgradings.

Die positiven Auswirkungen in den Bereichen Flugsicherheit, Ruhe und Stabilität im Korps und Zufriedenheit am Arbeitsplatz überwiegen den planerischen Aufwand der Airline bei weitem. Es gibt keinen Grund, das Senioritätsprinzip in Frage zu stellen. ●

Strategie: Fusion als Schwerpunkt

Ein zentrales, richtungsweisendes Kernstück der AEROPERS ist die Strategie. In diesem Artikel wollen wir die Mitglieder umfassend über die aktuell überarbeitete Strategie informieren. Denn nur wenn alle Mitglieder die Ziele kennen und verstehen, können auch alle am gleichen Strang ziehen. Deshalb ist für einen Verband wie die AEROPERS nichts wichtiger als die Geschlossenheit der Mitglieder.

Text: Tobias Mattle, Vorstandsmitglied

Strategie ist ein längerfristig ausgerichtetes Anstreben eines Zieles unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel und Ressourcen. Ohne Ziel kann deshalb eine Strategie nicht festgelegt werden. Deshalb muss der Formulierung des Ziels hohe Beachtung geschenkt werden. Das Ziel der AEROPERS, wie sie in der Strategie zu finden ist, wurde 2012 formuliert. Nach Abschluss des GAV11 lag der Fokus auf der langfristigen Sicherung guter Arbeitsplätze. Dies führte zur Formulierung der Leitidee: Die AEROPERS sorgt für das langfristige Wohl ihrer Mitglieder am Arbeitsplatz.

«Das diesjährige Strategieseminar hatte eine historische Komponente.»

Bedürfnishierarchie

Obwohl diese Formulierung sehr offen gehalten ist, lassen sich damit viele konkrete Aussagen machen. Dabei muss besonders dem Wort «Wohl» grosse Beachtung geschenkt werden. So lassen sich dem Wort «Wohl» viele Bedeutungen zuschreiben. Leistungsfähigkeit, Glück, Gesundheit oder Segen sind nur einige davon.

Reduziert man das Leitbild also auf das Wort «Wohl», so lässt sich sagen, dass die AEROPERS dafür sorgt, dass die Mitglieder am Arbeitsplatz bei guter Gesund-

heit leistungsfähig und glücklich sind. Folgende Massnahmen sind dafür erforderlich: Flight Duty Regulations mit genügender Erholungszeit sind wohl der wichtigste Faktor für die Gesundheit. Leistungsfähigkeit auf der anderen Seite wird dadurch erreicht, dass viel Wert auf eine gute Ausbildung gelegt wird. Und obwohl das Glück nicht alleine durch gute Arbeitsbedingungen im Allgemeinen erreicht wird, ist es sicherlich ein Faktor, der das Glück des Einzelnen fördert.

Nach der Maslow'schen Bedürfnishierarchie kommt nach den Grundbedürfnissen wie Nahrung und Schlaf der Wunsch nach Sicherheit. Indem das Wohl langfristig am Arbeitsplatz gesichert sein soll, ist dieses Bedürfnis in der Leitidee enthalten. Die kurzfristige Maximierung des Wohlstandes kann daher manchmal im Widerspruch zu einer langfristigen Sicherung des Arbeitsplatzes stehen. So muss die Leitidee nicht im Sinne einer Maximierung, sondern im Sinne einer Langfristigkeit gesehen werden.

Schwerpunkte

Aus der Leitidee ergeben sich verschiedene langfristig orientierte Massnahmen – wir sprechen von Wertbeiträgen, weil sie aus Sicht der AEROPERS wertvoll sind – mit dem Ziel, die Leitidee zu verwirklichen. Folgende Wert-

Perspektive	Strategisches Ziel	Verantwortung	KPI	Zielwert			Strategisches Projekt
				01	02	03	
Geschäftsentwicklung	Wirtschaftlichkeit der Geschäftsbeziehung sicherstellen	RD	- ROI				
	Geschäftsvolumen deutlich steigern	RD	- Umsatz aus Geschäftsbeziehungen				
Kunden	Kundenzufriedenheit sicherstellen	SL	- Kundenzufriedenheitsindex				KD-Befragung
	Leistungs- & Servicequalität erhöhen	SL	- Budgeteinhaltung - Termintreue - Meilenstein-/Gatewayachievement				Projektcontrolling
Leistungserbringung	Effizienz des Kooperationsprozesses optimieren	MD	- Anzahl Schritte in Schlüsselprozessen				To be defined
	Produkt- & Serviceflexibilität erhöhen	TF	- Anforderungsgerechte Umsetzung von Change Requests				To be defined
	Proaktive Integration	TF	- Umsatzverhältnis proaktiver Themen zu Gesamtumsatz				
	Effektives Kooperationsmanagement mit der X-BSC	RD	- BSC Steuerungsregelkreis - BSC Datenverfügbarkeit				Projektcontrolling
Mitarbeiter und Innovationskraft	Qualifikation der Mitarbeiter sicherstellen	SL	- Erfüllungsgrad des Ausbildungsplanes				Gemeinsamer Pep
	Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen	RK	- Mitarbeiterzufriedenheitsindex				MA-Befragungen
	Optimales Vertragsmanagement	RD	- Anzahl von bestehenden Verträgen abweichender Leistungsänderungen				Relationship mgmt program

Die Balanced Score Card ist der Transmissionsriemen zwischen der Strategie und dem Tagesgeschäft und stellt die Zusammenhänge der Stakeholder dar.



Strategie ist ein längerfristiges Anstreben eines Zieles unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel und Ressourcen.

beiträge sind in der Strategie enthalten: Mitgliedervertretung, Sozialpartnerschaft, Lobbying und Aviatikkompetenz. Aus diesen Wertbeiträgen lassen sich wiederum Schwerpunkte ableiten. Diese Schwerpunkte sind konkrete Formulierungen, welche die Umsetzung der Leitidee zum Ziel haben. Folgende Schwerpunkte beinhaltet die aktuelle Strategie:

- Der Vorstand kontrolliert die Einhaltung des GAV11 und setzt ihn durch.
- Der Vorstand setzt sich für den Erhalt der Arbeitsplätze unter dem Swiss-AEROPERS-GAV ein. Zu diesem Zweck:
 - Erfolgt eine permanente Lagebeurteilung;
 - Werden die Einflussmöglichkeiten erhöht;
 - Werden die Interessen der AEROPERS gewahrt.
- Der Vorstand vertieft die Zusammenarbeit mit den Pilotenverbänden innerhalb des LH-Konzerns.
- Der Vorstand stärkt die Identifikation und das Engagement der Mitglieder im Verband.
- Der Vorstand baut das Netzwerk mit Medien, Verbänden, Wirtschaft und Politik weiter aus.

Damit die Schwerpunkte erreicht werden können, sollten sie messbar sein. Die Schwerpunkte sind messbare Grössen. So kann man klar feststellen, ob beispielsweise der GAV11 eingehalten wird, die Arbeitsplätze erhalten bleiben, die Zusammenarbeit mit anderen Verbänden intensiviert wurde oder ob die Identifikation der Mitglieder grösser geworden ist. Letzteres kann nicht zuletzt durch die aktive Teilnahme am Verbandsleben oder die Wahlbeteiligung gemessen werden.

Balanced Score Card

Die Strategie für die AEROPERS zu entwickeln und zu überprüfen, ist das eine. Entscheidend ist, dass die Umsetzung gelingt. Zu diesem Zweck hat die AERO-

PERS gemeinsam mit dem Strategieberater Ugo Merkli die Balanced Scorecard (BSC) eingeführt. Die BSC ist ein Instrument, mit dem die Aktivitäten einer Unternehmung im Hinblick auf die Strategie gesteuert, gemessen und dokumentiert werden können. Damit kann sichergestellt werden, dass die Umsetzung der langfristigen Strategie im täglichen Geschäft gelingt.

Darin werden die wichtigsten Stakeholder aufgeführt, denen jeweils verschiedene strategische Ziele zugeordnet werden. Aus diesen strategischen Zielen ergeben sich kurzfristige Ziele, die durch Massnahmen erreicht werden müssen. Um erkennen zu können, welche Massnahmen nötig sind, werden die kritischen Erfolgsfaktoren aufgezeigt und anhand von Schlüsselkennzahlen wird überprüft, ob das Ziel erreicht wurde.

Was sich in der Theorie noch etwas kompliziert anhört, ist in der Praxis einfach verständlich: Als Beispiel aus der aktuellen BSC kann der «Stakeholder» Swiss genannt werden. Zu diesem «Stakeholder» wurde das strategische Ziel «Einhaltung des aktuellen GAV»

formuliert. Ein kurzfristiges Ziel ist beispielsweise die Umsetzung des Ferienreglements 3a. Als kritischer Erfolgsfaktor wurde die Existenz und Einhaltung einer Roadmap seitens der Swiss genannt. Die Umsetzung kann mittels Überprüfung operativer Zahlen wie beispielsweise dem Ferienanspruch gemacht werden. Dies führt dann zur Formulierung der Massnahme: Kontrolle Erhöhung Ferienanspruch per 1. April 2014. Schlussendlich muss das kurzfristige Ziel einem Verantwortlichen zugeordnet werden, damit dieser die Massnahmen ausführen und damit überwachen kann, ob das kurzfristige Ziel erreicht wurde.

Timeline

Die BSC wird alle drei Monate auf den neusten Stand gebracht. Jeden Monat sind aber mehrere Massnahmen fällig, und zur Überprüfung dieser Massnahmen wurde eine Timeline entwickelt. Jeder Stakeholder hat in dieser Timeline eine Zeile und jeder Monat eine Spalte. Dadurch ergibt sich für jeden Stakeholder für jeden Monat ein Feld, in dem mittels «Post-Its» die aktuellen Massnahmen aufgeführt sind. Dadurch kann sich jedes Vorstandsmitglied ein Bild über die anstehenden Aufgaben machen. Massnahmen, die durchgeführt werden, werden abgehakt und bleiben in dem jeweiligen Feld stehen. Aufträge, die noch nicht ausgeführt werden konnten, werden neu datiert. Damit ist auf einen Blick ersichtlich, wie erfolgreich der Vorstand in der Umsetzung der Strategie ist.

Von unten nach oben

Die BSC muss aber in ihrer möglicherweise fast wichtigsten Dimension von unten nach oben gelesen werden. So hat der «unterste» Stakeholder Einfluss auf den jeweils darüber liegenden. Der Vorstand muss Prozesse einhalten, um damit sicherzustellen, dass die Mitglieder



hinter dem Vorstand geeint sind. Nur dann können die darüber liegenden Stakeholder Pilotenverbände, Behörden und Öffentlichkeit positiv angegangen werden. Dies führt schlussendlich zum «wichtigsten» Stakeholder – die Swiss – im Hinblick auf das langfristige Wohl der Mitglieder.

Über alle Stakeholder verteilt sind aktuell über 50 Aufträge auf der BSC zusammengefasst. Die BSC ist nebst dem Vorstandsprotokoll eines der wichtigsten Instrumente, um die Arbeit des Vorstandes zu überprüfen und sicherzustellen, dass aufgrund der teilweise grossen Einflüsse von aussen das Ziel des langfristigen Wohls für die Mitglieder nicht aus den Augen verloren wird.

Neuer Schwerpunkt

Das diesjährige Strategieseminar hatte eine historische Bedeutung. Zum ersten Mal fand dies zu Teilen gemeinsam mit dem Vorstand der IPG statt. Die enge Zusammenarbeit im Projekt X in den letzten Monaten hat beiden Vorständen eindrücklich aufgezeigt, wie ähnlich sich die Verbände sind und wie gross die Übereinstimmung bei den Zielen ist.

Was ist das Ziel der AEROPERS und der IPG? Beide Verbände wollen einen positiven Einfluss auf die Swiss nehmen können, nach aussen hin als starker Verband auftreten und in der Öffentlichkeit als Kompetenzzentrum zu aviatischen Themen gelten. Obwohl der jeweilige Verband dies auch alleine schaffen kann, können die Ziele gemeinsam besser erreicht werden. Denn in der Einigkeit liegt für die Verbände die Chance, in Zukunft noch aktiver an der Gestaltung unserer Swiss teilzunehmen.

Wie Henning M. Hoffmann in seinem Artikel zum Thema Fusion in dieser «Rundschau»-Ausgabe schreibt, konnten bei der Entstehung der Swiss viele Hoffnungen nicht erfüllt werden, und viele Ängste wurden bestätigt. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass es damals ohne weiteres möglich war, Neid und Missgunst zwischen den Verbänden zu säen. Diese Entwicklung war zum Schaden aller: Der Piloten bei Swiss European, der Piloten bei Swiss International und schlussendlich auch zum Schaden der Swiss. Denn ein einheitliches Pilotenkorps mit einer Identifikation einer gemeinsamen Swiss hätte eine unglaubliche Motivation für die Piloten zur Folge. Und Mitarbeiter, die sich motiviert für die Firma einsetzen, sind ein unschätzbare Wert und massgeblich daran beteiligt, die Firma erfolgreich zu machen.

Fusion

Der Vorstand der IPG und der Vorstand der AEROPERS stimmten deshalb am Strategieseminar auf dem

Stoos in der Innerschweiz einstimmig dafür, dass die Fusion vorangetrieben werden muss. Alle Anwesenden waren sich einig, dass dies sowohl für die Mitglieder wie auch für die Swiss Vorteile bringt und deshalb die Zukunft in der Gemeinsamkeit liegt. In einer Premium-Airline wie der Swiss soll es in Zukunft keine Zwei-Klassen-Gesellschaft geben, sondern die Piloten sollen gemeinsam die Werte der Swiss in die Öffentlichkeit tragen.

Deshalb haben sich die Vorstände auf die Formulierung des folgenden Schwerpunkts geeinigt:

- Der Vorstand setzt die Fusion mit der IPG um, mit dem Ziel eines künftigen gemeinsamen GAV für beide Korps.

Dieser historische Schritt soll, wie es der Schwerpunkt klar ausdrückt, in Zukunft dazu führen, dass nicht nur die Verbände fusioniert sind, sondern auch die Verträge einheitlich formuliert werden. Nur dadurch kann eine Zwei-Klassen-Gesellschaft innerhalb der Swiss verhindert werden.

Eine Massnahme, um diesen Schwerpunkt und damit das langfristige Ziel eines gemeinsamen GAV zu erreichen, wird von den Vorständen bereits jetzt umgesetzt. Die Vorstände von IPG und AEROPERS halten seit Juli einen Tag in der Vorstandswache gemeinsam ab. Und damit ist eine Massnahme auf der Timeline und in der BSC bereits erfolgreich erfüllt. •

«Die AEROPERS sorgt für das langfristige Wohl ihrer Mitglieder am Arbeitsplatz.»

Das Fräulein auf dem Funkersitz

Dr. Lorenz Stäger, Altphilologe und Autor, schreibt in loser Folge auch für die «Rundschau». Er holt hier eine weitere schöne Geschichte aus dem Swissair-Archiv. Wir schreiben das Jahr 1934. Lesen Sie von Direktor Walter Mittelholzer und einem Cockpit-Besuch mit Folgen.

Text: Dr. Lorenz Stäger

Am Morgen des 10. August 1934 versuchten österreichische Bodenstationen mehrmals vergeblich die dreimotorige Fokker der Swissair, die sich auf dem Kursflug Wien-Salzburg-München-Zürich befand, aufzurufen. Am Steuer sass Walter Mittelholzer, einer der beiden Direktoren der Swissair. Der Funker konnte gar nicht antworten, da er sich in der Kabine befand. An seiner Stelle hatte Fräulein Liselotte Lorenz aus Wien auf dem rechten Sitz Platz genommen, und dies bereits nach dem Start in Wien, wie dem Eidgenössischen Luftamt «von einem ausländischen Fachmann» gemeldet wurde. In Anbetracht der ziemlich ungünstigen meteorologischen Verhältnisse hätte der Funker nicht von seinem Posten entfernt werden dürfen, hielt das Luftamt in seinem Schreiben vom 19. September 1934 fest. Vielleicht wäre der Vorfall aber gar nie bekannt geworden, wenn nicht Mittelholzer bei der Landung in Salzburg «ausserhalb des Platzes aufgesetzt hätte, so dass das Flugzeug im weichen Terrain stecken geblieben sei und die Passagiere sich im Regen und durch das nasse Gras zur Abfertigung begeben mussten». Dazu kam, dass Mittelholzer, statt der direkten Route zu folgen, weit nach Süden ausholte und in sehr geringer Höhe die österreichischen Alpen überflog, was zu einer Verspätung von mehr als einer halben Stunde geführt hatte.

Da das Schreiben an die Direktion der Swissair gerichtet war, konnte Pilot und Direktor Walter Mittelholzer am 21. September gleich persönlich Stellung nehmen. Er vermutete in seinem Brief, dass die «unrichtigen Informationen» auf die österreichischen Behörden in



Walter Mittelholzer auf dem Flugplatz in Addis Abeba im März 1934 (ETH-Bibliothek, Spezialsammlungen Digital).

Salzburg zurückzuführen seien, die sich wegen des schlechten Zustandes des Flugplatzes einige wenig schmeichelhafte Bemerkungen vonseiten seiner Passagiere hätten anhören müssen. «Alle waren übrigens vom Fluge befriedigt, umsomehr als ich zur Beruhigung der Kabineninsassen von Zeit zu Zeit Standortmeldungen auf geschriebenen Zettel nach rückwärts gab, da ich das überflogene Gelände von Touren in der dortigen Gegend bis in alle Details genau kannte.»

Dass er in Salzburg ausserhalb des Platzes aufgesetzt habe, bestritt Mittelholzer. Die Landung habe sich «absolut normal» vollzogen, nur sei das teilweise hohe Gras so nass gewesen, dass die Bremsen zu wenig Wirkung gezeigt hätten. Deswegen sei er bis an den westlichen Rand des Platzes gerollt, «maximum 50 Schritte von der Station entfernt». Trotz Vollgas der drei Motoren brachte er die Maschine aber nicht mehr aus dem weichen Gelände.

Interessant ist Mittelholzers Begründung, weshalb er den Funker ohne Bedenken in die Kabine habe schicken können: Wegen schlechten Wetters und tiefhängenden Wolken habe er sich zu einem «tiefen Fliegen» entschlossen. Da deswegen und wegen der elektrischen Ladungen an einen Funkverkehr nicht zu denken gewesen sei und Salzburg über keine Peilstation verfügt habe, habe er geglaubt, dies verantworten zu können. Der Funker habe mindestens eine Viertelstunde vor der Landung in Salzburg seinen Sitz wieder eingenommen. Fräulein Liselotte war übrigens nicht irgendwer, sondern «die Tochter des in österreichischen Luftfahrtskreisen sehr bekannten Chirurgen und Ballonführers Professor Lorenz aus Wien». Hans Lorenz war auch ein Bergsteiger ersten Ranges, dessen Palmarès einige Erstbegehungen aufwies, sowie ein ausgezeichnete Hochgebirgsphotograph, was die Freundschaft mit Mittelholzer erklärt.

Einige Monate nach dem erwähnten Zwischenfall zog Mittelholzer erneut den Unmut des Luftamtes auf sich. Trotz einer Flughafensperre landete er nachts in Genf, was ihm eine Busse von 200 Franken eintrug. Als er dagegen Einspruch erhob, hielt das Luftamt in seiner Antwort vom 13. April 1935 fest: «Nachdem Herr Dir. Mittelholzer leider derjenige Verkehrspilot ist, der in unseren Dossiers unter Zuwiderhandlungen oder Mangel an Flugdisziplin am häufigsten figuriert, ist es uns nicht möglich, die verhängte Busse von Fr. 200.- zu erlassen.» Und für den Fall weiterer Verstösse drohte man gar noch schärfere Sanktionen an.

Seinem Ansehen in der Schweizer Bevölkerung haben solche Zwischenfälle nicht geschadet. Die Lichtbildervorträge über seine grossen Flüge nach Afrika – im Februar hatte er dem Kaiser von Abessinien eine Fokker abgeliefert – und Asien zogen im Durchschnitt 500 Zuschauer an. Seine Bücher wurden in sechs Sprachen übersetzt, seine Luftaufnahmen sind legendär. Und gemäss einer Zeitungsumfrage war er damals der populärste Schweizer – vor Professor Piccard, Migros-Duttweiler und Bundesrat Minger. ●

«Go-ahead» – Startabstände

Startabstände. Eine Thematik, die nicht so simpel ist, wie sie auf den ersten Blick erscheinen mag. Gaby Plüss erklärt, was die Lotsen beim Erstellen der Startabstände alles berücksichtigen und weshalb zwei Minuten längst nicht immer 120 Sekunden sind.

Text: Gaby Plüss

«Zwischen zwei A320 braucht es gemäss Buch nur eine und nicht zwei Minuten Separation! Wieso wird in Zürich nicht speditiver gestartet?» In etwa so lautete eine Frage, die einem meiner Kollegen anlässlich eines Observer-Fluges mit einem leicht vorwurfsvollen Unterton gestellt wurde. Dazu zeigte ihm der Pilot ein Papier, das mir mein Kollege leider nicht genauer beschreiben konnte.

Startabstände. Ganz so einfach, wie es sich der Fragesteller vermutlich vorstellt, ist diese Thematik nicht zu erklären. Allein die Unterlagen, die ich zum Verfassen dieses Artikels benötige, habe ich mir aus drei verschiedenen Manuals zusammengestellt. Jetzt liegen diverse Dokumente vor mir. In jedem werden verschiedene Aspekte dieses Themas beschrieben. Und wie so häufig in der Aviatik versuche ich, all diese Vorschriften zu einem Ganzen zusammenzufügen.

Minuten versus Meilen

Startabstände. Die zentrale Frage, die wir uns in diesem Zusammenhang immer wieder stellen, lautet: «Wie viele Minuten Startabstand sind nötig, damit wir die Flugzeuge mit genügend Separation übergeben können?»

Dabei geht es nicht nur um eine saubere Übergabe vom Tower-Lotsen zum Departure Controller. Übergabekriterien vom Departure Controller an die Kollegen des Aera Control Centers (ACC) spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Und auch die ACC-Kollegen sollten die Flugzeuge mit den vorgeschriebenen Abständen an das nächste Center übergeben können.

Ab und zu werden wir im Tower sogar von Lotsen ausserhalb des Schweizer Luftraums ausgebremst. Das ist zum Beispiel dann der Fall, wenn die Münchner Kollegen unvermittelt mehr Abstand verlangen. Das kann innert kürzester Zeit zu einem gewaltigen Stau vor der Piste führen.

Übergabekriterien gibt es diverse, einhalten sollten wir sie, wenn immer möglich alle. Hinzu kommen Nuancen, Wake Turbulence, Abhängigkeiten und das Wetter. Auch diese Punkte wollen berücksichtigt werden. Minuten versus Meilen. Tönt einfacher als es ist.

Übergabekriterien

Im Gegensatz zum Tower-Lotsen arbeitet der Departure Controller nicht nach Sicht sondern ausschliesslich mit dem Radar. Deshalb braucht er in jedem Fall drei Meilen oder 1000 Fuss Separation – bei allfälliger Wake Turbulence müssen es sogar bis zu acht Meilen sein. Eine Freigabe für einen «VMC climb maintaining own visual separation» ist für den Departure Lotsen leider keine Option, denn eine solche ist nur in den Luftraumklassen «Delta» oder «Echo» und somit nur innerhalb der Kontrollzone zulässig.

Beim Erteilen einer Startfreigabe achten wir im Tower daher zuerst einmal darauf, dass wir dem Departure

Controller keine Separationsunterschreitung verursachen. Als Hilfsmittel dienen uns sowohl die visuelle Überwachung des vorausfliegenden Starts als auch das Radarbild im Tower. Sollte die vorausfliegende Maschine unerwartet schlecht steigen, können wir den nachfolgenden Start allenfalls auf 4000 Fuss stoppen und so immer noch eine saubere Übergabe gewährleisten.


Für den Transfer vom Departure Controller an die ACC-Sektoren kommen weitere Vorgaben dazu. Unser Manual unterscheidet dabei zwischen drei Kategorien von Flugzeugtypen. Es sind dies «jet aircraft», «turboprop aircraft» und «piston powered propeller aircraft». Je nach Konstellation existieren in Bezug auf die anzuwendende Längsstaffelung unterschiedliche Werte. So müssen wir beispielsweise zwei A320 in das gleiche Exit Gate mit mindestens 7,5 Meilen Längsstaffelung an die ACC-Lotsen übergeben. Um diese Regeln einzuhalten, arbeiten wir am Departure-Sektor ab und zu auch mit Speed Control oder bewilligen ein Abweichen von der SID nicht bereits beim Durchsteigen von 5000 Fuss.

Departure Releases

Beim Berechnen der effektiven Startabstände werden wir im Tower von einem System namens TACO (Tower Approach Communication System) unterstützt. Im Gegensatz zu unserem Manual kennt das TACO nicht nur drei, sondern sieben verschiedene Kategorien. Die Einteilung in diese Kategorien erfolgt anhand der Geschwindigkeit (siehe Bild).

Unter Berücksichtigung von Startpiste, Geschwindigkeitskategorie, Wake Turbulence und SID erstellt das TACO für jeden Start einen sogenannten Departure Release. So lautet etwa der vorgeschlagene Abstand zwischen zwei Flugzeugen der Geschwindigkeitskategorie «Jet» auf derselben Piste und mit derselben SID zwei Minuten (siehe Grafik 1).

28	A321	SWR56W	V3W GERSA	SWR32R +2
28	A319	SWR32R	V3W LASUN	



Grafik 1: Schematische Darstellung eines Departure Releases zwischen zwei Starts auf Piste 28 Richtung VEBIT (V3W). Das System plant die SWR56W zwei Minuten nach der SWR32R.

Je nach Konstellation kann der Departure Release von «behind» bis hin zu «wait» lauten. Ein «behind» bedeutet, dass die zweite Maschine unmittelbar hinter der ersten starten kann. Beim «wait» entscheidet der Departure Controller anhand der Performance des vorausfliegenden Flugzeugs, wann der Tower-Lotse die nächste Startfreigabe erteilen kann. Diese Option kommt vor allem dann zum Einsatz, wenn ein Jet hinter einer sehr langsamen Maschine geplant wird.

Ab und zu erstellt das TACO einen sogenannten Doppel-Release. In solchen Momenten müssen wir für einen Start nicht bloss eine, sondern mehrere Vorgaben gleichzeitig berücksichtigen. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn wir einen Start auf Piste 28 hinter zwei Starts auf Piste 16 planen und beide Starts auf Piste 16 den nachfolgenden Start auf Piste 28 beeinflussen.

Sobald wir einen Flugplan einer gestarteten Maschine im TACO aktivieren, berechnet das System aufgrund der aktuellen Startzeit die Releases erneut. Auch ein Umstellen der Startsequenz resultiert in einer Neuberechnung der Releases.

Nuancen

Das TACO nimmt uns bei der Berechnung der Departure Releases zweifelsohne sehr viel Arbeit ab. Trotzdem gibt es Nuancen, die das System nicht kennt und daher auch nicht berücksichtigen kann. In diesen Momenten kommt die Erfahrung des Lotsen zum Zug, denn die Vorschläge des TACO sind tatsächlich nur Vorschläge. Unser Manual besagt, dass wir die Startabstände je nach effektiver Performance der einzelnen Flugzeugtypen anpassen dürfen und sollen.

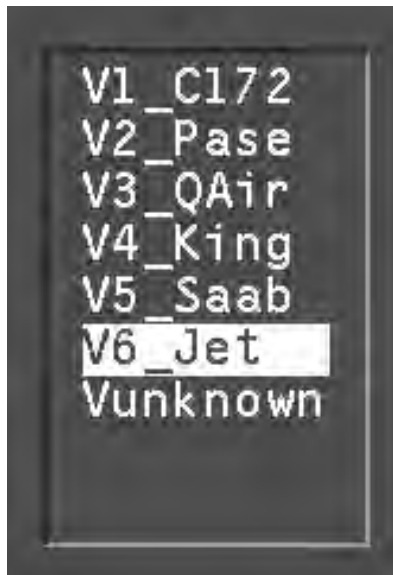
Betrachten wir nochmals die Grafik 1. Obwohl das System in diesem Fall zwei Minuten Separation vorschlägt, erfordert diese Konstellation keine 120 Sekunden Startabstand. Eine A319 steigt unmittelbar nach dem Start normalerweise um einiges besser als eine A321. Hinzu kommen unterschiedliche Exit Gates. Die A319 fliegt in Richtung Westen, während der Departure Controller die A321 sobald als möglich in den Süden abdrehen wird. Somit braucht es bei der Übergabe dieser beiden Flugzeuge an die ACC-Kollegen auch keine 7,5 Meilen Längsstaffelung. In diesem Fall überwacht der Tower-Lotse deshalb hauptsächlich den Steigflug der vorausfliegenden A319. Sobald sichergestellt ist, dass der Start der A321 keine Separationsunterschreitung mehr verursacht, wird diese die Startfreigabe erhalten. Zwei Minuten können in diesem Fall somit problemlos nur 90 Sekunden sein.

Daneben gibt es Situationen, in denen wir den vom TACO vorgeschlagenen Startabstand bewusst vergrössern. Für einen Turboprop in Richtung DEGES hinter einem Jet in Richtung VEBIT plant das System auf Piste 28 einen «behind»-Release (siehe Grafik 2). Handelt es sich, wie in der Grafik dargestellt, um eine DH8D (Bombardier Dash 8) hinter einer A321, wird der Tower-Lotse den Turboprop sicher nicht unmittelbar hinter dem Jet starten lassen. Ist der Jet jedoch eine Bombardier CRJ9 und der nachfolgende Turboprop eine Fokker 27, steht dem «behind»-Release nichts im Wege.

28	DH8D	CTN461	D2W DORAP	SWR56W
28	A321	SWR56W	V3W GERSA	



Grafik 2: Beispiel eines «behind»-Releases zwischen zwei Starts auf Piste 28. Das System plant die CTN461 direkt hinter der SWR56W.



Die sieben Geschwindigkeitskategorien des TACO.

Wake Turbulence

Das Erstellen von Wake Turbulence Separation ist der einzige Fall, bei dem wir strikte auf die Sekunden achten. Zwischen zwei Starts auf derselben Piste erteilen wir der zweiten Maschine die Startfreigabe demnach frühestens 120 Sekunden, nachdem die erste Maschine ihren Startvorgang eingeleitet hat. Startet die zweite Maschine von einer Intersection, braucht es sogar 180 Sekunden Separation.

Zwischen zwei Starts auf sich kreuzenden Pisten haben wir die Wake Turbulence auf dem Pistenkreuz, dort wo sich die Flugwege kreuzen, ebenfalls zu beachten. Sofern der erste Start vor oder auf dem Pistenkreuz rotiert, brauchen wir mit dem zweiten Start auf dem Pistenkreuz mindestens 120 Sekunden Separation. Rotiert der erste Start hingegen erst nach dem Pistenkreuz, braucht

es mit dem zweiten Start keine Wake Turbulence Separation. Da das TACO nicht weiss, ob wir die Wake Turbulence Separation auf dem Pistenkreuz einzuhalten haben, stellt es uns diese Separation in jedem Fall dar. Es ist dann die Aufgabe des Tower-Lotsen visuell zu überprüfen, wo genau der erste der beiden Starts rotiert.

Starts von den Pisten 32 und 34 gelten in Bezug auf die Wake Turbulence als Starts von derselben Piste. Somit gelten in diesem Fall die gleichen Regeln, wie bei Starts von einer Piste.

Nicht nur auf den den Pisten, auch im Ausflug ist die Wake Turbulence ein Thema. Das kann dazu führen, das wir hinter einer auf Piste 16 gestarteten, in Richtung Westen steigenden A340 fast vier Minuten warten, bevor wir der nächsten Maschine auf Piste 28 die Startfreigabe erteilen.

In seltenen Fällen brauchen wir auch zwischen landenden und startenden Flugzeugen Wake Turbulence Separation. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn die letzte Landung auf Piste 14 eine A330 und der erste Start auf Piste 34 eine A321 ist. In dieser Konstellation benötigt es dort, wo sich die Flugwege kreuzen ebenfalls 120 Sekunden Separation.

Handelt es sich beim Verursacher der Wake Turbulence um eine A380, sind in jedem Fall zusätzliche 60 Sekunden Separation nötig.

Wake Turbulence Releases werden vom TACO speziell dargestellt. In diesen Momenten lautet der Release nicht nur «+2», sondern «+2/T». Dadurch stellen wir sicher, dass wir diese Vorschrift auf jeden Fall beachten.

Abhängigkeiten

Abhängigkeiten (Stichwort GATO-Separationen, siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012) gibt es auf dem Flughafen Zürich heutzutage massenhaft. Bei Startpiste 10 etwa sind sämtliche Starts an die Landungen auf Piste 14 gekoppelt. In solch einer Konstellation können wir uns nicht mehr nur an den vom TACO vorgeschlagenen Departure Releases orientieren. Die Startintervalle werden in erster Linie von den Anflügen vorgegeben. Wir versuchen zwar wenn immer möglich hinter jeder Landung einen Start einzuplanen. Dennoch müssen wir nebst den Landungen auch noch all die bereits beschrie-



Das lange Warten auf den Start.

benen Aspekte berücksichtigen. Ab und zu lässt es sich deshalb nicht vermeiden, dass wir ein Loch in der Anflugsequenz ungenutzt verstreichen lassen, so ungern wir das auch machen.

Bei Starts und Landungen auf sich kreuzenden Pisten sind die Startintervalle ebenfalls zusätzlich von den Anflügen abhängig. Auch in solch einem Szenario versuchen wir, hinter jeder Landung einen Start zu ermöglichen. Aber auch hier gelingt es uns nicht immer.

Ein weiterer Punkt, den es zu beachten gilt, sind Flugzeuge der Kategorien «Medium» und «Heavy», die die Piste 28 auf den Rollwegen «Echo», «Foxtrott», «Juliett» oder «Kilo» kreuzen. Hinter einer solchen Kreuzung dürfen wir eine Startfreigabe auf Piste 28 erst dann erteilen, wenn die kreuzende Maschine entweder auf dem Tarmac in Bewegung ist oder parallel zur Piste steht. Damit verhindern wir, dass eine startende Maschine vom Schub einer anrollenden Maschine quasi «weggeblasen» wird.

Anhand der geplanten Releases berechnet das TACO die vorgesehenen Startzeiten der einzelnen Flugzeuge. Dabei stützt es sich ausschliesslich auf die von ihm vorgeschlagenen Startabstände. Abhängigkeiten zwischen Starts und Landungen kennt das System nicht. Sobald wir von den Vorschlägen abweichen oder die Startsequenz anpassen müssen, stimmen die vom TACO berechneten Startzeiten nicht mehr. Das ist auch der Grund, weshalb wir beim ersten Aufruf auf der Towerfrequenz oftmals keine genaue Startzeit mehr bekannt geben können.

Wetter

Das Wetter ist und bleibt auch heutzutage einer der Faktoren, die uns ziemlich unvermittelt massiv einschränken können. Müssen Flugzeuge aufgrund von Wetter von der SID abweichen, kann die Arbeitsbelastung beim Departure Controller sehr schnell ansteigen. Flugwege verlaufen plötzlich nicht mehr in den gewohnten Bahnen, Kreuzungspunkte verschieben sich, zusätzliche Konflikte entstehen. Sobald wir die Abflüge nicht mehr auf der SID an die ACC-Kollegen übergeben können, müssen wir die Übergabe telefonisch koordinieren. In solchen Situationen nehmen wir bei den Startabständen bewusst ein wenig Tempo heraus, um den Departure Controller nicht zu überladen. In seltenen Fällen kann es sogar sein, dass der Departure Control-

ler für sämtliche Starts ein «wait» verlangt und so die Startabstände für jedes einzelne Flugzeug individuell vorgibt.

Ab und zu kommt es vor, dass ein benachbartes Center unerwartet zusätzlichen Abstand verlangt. So kann es sein, dass wir zwischen allen Flügen mit Exit Gate DORAP quasi aus heiterem Himmel fünf Minuten Startabstand erstellen müssen. Stehen nun mehrere Maschinen mit diesem Exit Gate hintereinander vor der Piste, heisst es für die letzte dieser Maschinen statt «expect your departure in six minutes» auf einmal «sorry, revision, expect your departure now in 15 minutes.»

Mensch und Maschine

Heutzutage sind die vom TACO geplanten Departure Releases im Live-Betrieb sicherlich eine nicht mehr wegzudenkende Unterstützung. Dennoch können wir uns nicht blindlings auf die vom System vorgeschlagenen Startabstände verlassen. Um mit dem TACO sinnvoll zu arbeiten, müssen wir verstehen, wo und weshalb es uns welche Releases plant. Wir müssen im voraus wissen, wie sich Sequenzanpassungen auf die Departure Releases auswirken, sonst können wir keine vernünftige Abflugsequenz planen.

In der Ausbildung wird das Erstellen einer sinnvollen Startsequenz und das Berechnen der Startabstände deshalb auch im Klassenzimmer trocken trainiert. Dabei haben die Trainees kein TACO zur Verfügung. Sie müs-

10	L C56X	DCAWU	D1D MINGA	5000	SEP AMC49I + 2	ok	16:06 (:06)
10	L A320	AMC49I	G1C GERSA	5000	SEP SWR72G + 1 SWR170E + 3	ok	16:04 (:04)
10	L A321	SWR72G	V2E LASUN	5000	SEP SWR170E + 2	ok	16:03 (:03)
10	L RJ1H	SWR170E	G1C GERSA	5000	SEP SWR52 + 2/T	ok	16:01 (:01)
16	E ✓ A333	SWR52	V2S LASUN	5000	SEP SWR74PE + 2	ok	15:59 (:59)
10	L ✓ SB20	SWR74PE	V2E GERSA	5000	SEP SWR1174 + 1	ok	15:57 (:57)
10	L ✓ RJ1H	SWR1174	D1E ARSUT	5000	SEP SWR168R + 2	ok	15:56 (:56)
10	L ✓ DH8D	SWR168R	D1E MINGA	5000	SEP SWR282U + 1	ok	15:54 (:54)
10	L ✓ A320	SWR282U	V2E ROTOS	5000	SEP DLH6EP + 1	ok	15:53 (:53)
10	L ✓ E190	DLH6EP	D1E MUNRI	5000	SEP SWR78X + 3	ok	15:52 (:52)
10	L ✓ RJ1H	SWR78X	V2E LASUN	5000	SEP SWR31V + 1	ok	15:49 (:49)
10	L ✓ F100	SWR31V	V2E LASUN	5000	SEP BAW717T + 2	ok	15:48 (:48)

Departure Releases für Starts von den Pisten 10 und 16.

sen die Releases von Hand berechnen und die Startsequenz ohne Hilfsmittel planen.

Vielleicht wird das System dereinst auch Abhängigkeiten berücksichtigen, wer weiss. Nuancen und Wetter, das Gespür für die aktuelle Situation hingegen wird es auch in Zukunft kaum beachten können. Dafür braucht es Erfahrung, dafür braucht es Lotsen, die wissen, wo mehr manchmal weniger ist und umgekehrt. Minuten versus Meilen. Tönt einfacher als es ist.

gaby.pluess@swissatca.org

Das Bedürfnis des gegenseitigen Austausches existiert zweifelsohne. Das zeigen die Rückmeldungen des ersten und des aktuell laufenden CRM/TRM-Kurses. Das zeigen die Fragen, die immer mal wieder in meinem Postfach stecken.

Neulich hat mir ein Avro-Pilot eine E-Mail geschrieben, die mit folgenden Worten begonnen hat: «Ich finde die Möglichkeit des Austausches via «Rundschau» genial, macht das weiter!» Ein solches Kompliment freut mich natürlich enorm. Die Frageliste, die ich dazu bekommen habe, war knapp eine A4-Seite lang. Das Beantworten dieser Fragen hat mir einmal mehr sehr viel Spass gemacht. Auch ich lerne dabei immer wieder Neues oder erfahre Dinge, die bei uns intern zu ganz interessanten Diskussionen führen können.

Vor einem Jahr durfte ich meinen ersten «Rundschau»-Artikel publizieren. Die Zusammenarbeit mit dem «Rundschau»-Team und die daraus entstandenen Kontakte empfinde ich als sehr bereichernd und sind für mich Teil des Austausches, den es unbedingt zu pflegen gilt.

Weihnachten ist zwar erst am 24. Dezember. Wünschen

kann ich aber heute schon. Ich (und vermutlich diverse andere Lotsen und Piloten) wünsche mir, dass gegenseitige Besuche in Zukunft nicht mehr in der Freizeit stattfinden müssen, sondern regelmässig in Form von Weiterbildungstagen absolviert werden können. Lotsen sollten Observer-Flüge nicht am freien Tag machen müssen. Piloten sollten den Tower nicht nur in der Pause besuchen können. Genau dieser Wunsch war eines der Feedbacks, das wir im Jahre 2008 am ersten gemeinsamen CRM/TRM-Kurs formuliert hatten.

Manchmal dauert es ein wenig länger, bis Wünsche erfüllt werden. Ich gebe die Hoffnung noch lange nicht auf. In der Zwischenzeit pflege ich den Austausch weiterhin in Eigenregie und freue ich mich über jegliche Fragen oder Anregungen zum Schreiben weiterer «Rundschau»-Artikel. Mein Postfach ist noch lange nicht voll. ●

«Auf dem Flughafen Zürich gibt es massenhaft Abhängigkeiten.»

Anzeige



Standorte:
Flugplatz Sitterdorf
Flughafen Zürich-Kloten

Flugschule

www.helisitterdorf.ch

hs

helisitterdorf.ch
Flug buchen 071 422 60 00

Warning: Hotels could be hazardous to your health!

Vor rund zehn Jahren erschien dieser Text in einer Ausgabe des Flight Safety Bulletins. In dieser Zeit blieben die Crews der Swiss glücklicherweise von grossen Hotelfeuern verschont. Es sind allerdings auch sehr viele junge Kollegen zum Korps dazugestossen, denen die «Rundschau» die eindrücklichen Worte eines Experten nicht verwehren will.

*Text: Captain R.H. Kauffman,
Los Angeles County Fire Department*

Have you ever been in a hotel during a fire? It's a frightening experience, and you should start thinking about it. For instance, how would you have acted if you had been in one of these fires?

The Gulf Hotel, Houston, 1943 54 dead
The Wincoff Hotel, Atlanta, 1946 119 dead
The La Salle Hotel, Chicago, 1946 61 dead

Of course, there have been hundreds more with thousands of deaths, but I think you're getting the drift. The majority of those people did not have to die.

My wife has been in the airline industry close to eight years and while accompanying her on a trip recently, I learned how ill-prepared she was for a hotel fire. It's not her fault: it's quite common. Hotels, however, have no excuse for being ill-prepared, but believe me, you cannot depend on the staff in case of a fire. History has shown some hotels won't even call the fire department. I have been a fire-fighter in Los Angeles for over ten years and have seen many people die needlessly in building fires. It's sad because most could have saved themselves.

What you're about to read is roughly the same "briefing" I have given my wife on hotel safety. I do not intend to "play down" the aspects of hotel fires or soft soap the language. It's critical that you remember how to react, and, if I shake you a little, maybe you will.

Contrary to what you have seen on television or in the movies, fire is not likely to chase you down and burn you to death. It's the bi-products of fire that will kill you. Super heated fire gases (smoke) and panic will almost always be the cause of death long before the fire arrives if it ever does. This is very important. You must know how to avoid smoke and panic to survive a hotel fire. With this in mind, here are a few tips.

Smoke

Where there is smoke, there is not necessarily fire. A smoldering mattress, for instance, will produce great amounts of smoke. Air conditioning and air exchange systems will sometimes pick up smoke from one room and carry it out to other rooms or floors. You should keep that in mind because 70 percent of the hotel fires are caused by smoking and matches. In any case, your prime objective should be to leave at the first sign of smoke.

Smoke, being warmer, will start accumulating at the ceiling and work its way down. The first thing you will notice is: THERE ARE NO "EXIT" SIGNS. I'll talk more

about the exits later, just keep in mind when you have smoke, it's too late to start looking for "exit" signs.

Another thing about smoke you should be aware of is how irritating it is on the eyes. The problem is your eyes will only take so much irritation then they close. Try all you want, you won't be able to open them if there is still smoke in the area. It's one of your body's compensatory mechanisms. Lastly, the fresh air you want to breath is at or near the floor. Get on your hands and knees (or stomach) and STAY THERE as you make your way out. Those who don't probably won't get far.

Think about this poor man's predicament for a moment: He wakes up at 0230 hrs to a smell of smoke. He puts on his trousers and runs into the hallway only to be greeted by heavy smoke. He has no idea where the exit is. He runs to the right. He's coughing and gagging, his eyes hurt. "Where is it?", "WHERE IS IT?" Panic begins to set in. About the same time he thinks maybe he is going the wrong way, his eyes close. He can't find his way back to his room (it wasn't so bad in there). His chest hurts, he desperately needs oxygen. Total panic sets in as he runs in the other direction. He is completely disorientated. He cannot hold his breath any longer. We find him at 0250. DEAD.

What caused all the smoke? A small fire in a room where they store the roll-away beds. Remember, the presence of smoke does not necessarily mean the hotel is burning down.

Das Wincoff-Feuer

Der Brand des Wincoff Hotels in Atlanta im Dezember 1946 gilt als das schlimmste Hotelfeuer in der U.S.-amerikanischen Geschichte. 119 der 280 Gäste kamen dabei ums Leben. Das 15-stöckige Gebäude hatte, wie damals üblich, weder Feuerstiegen, Feuerertüren noch Sprinkler. Die Feuerwehr kämpfte rund zweieinhalb Stunden um das Gebäude. Ihre Leitern reichten nur bis zum achten Stock. Ihre Sprungnetze hielten nur Sprüngen stand, die aus weniger als 21 Metern Höhe stattfanden. Deshalb starben viele Gäste auf den Trottoirs rund um das Hotel.

Das Wincoff-Feuer gilt als das Ausschlag gebende Ereignis für neue Normen im Feuerschutz. Innert Tagen wurden überall in den Vereinigten Staaten strengere Sicherheitsrichtlinien formuliert. Die Tatsache, dass das Wincoff-Feuer das bisher schlimmste in der U.S.-Geschichte blieb, zeigt, wie stark es den Sicherheitsgedanken im Brandschutz beeinflusst hat.

Panic

Panic (pan ik). A sudden, overpowering terror often afflicting many people at once. Panic is the product of your imagination running wild and it will set in as soon as it dawns on you you're lost, disorientated, or you don't know what to do. Panic is almost irreversible: once it sets in, it seems to grow. Panic will make you do things that could kill you. People in a state of panic are rarely able to save themselves.

If you understand what's going on, what to do, where to go, and how to get there, panic will not set in. The man in the example I used would not have died if he had known what to do. For instance, had he known the exit was to the left and four doors down on the left, he could have gotten on his hands and knees where there was fresh air and started counting doorways. Even if he couldn't keep his eyes open, he could feel his way as he crawled, counting the doors. 1... 2... 3... BINGO! He would NOT have panicked. He would be alive today, telling of his "great hotel fire" experience.

Exits

The elevator drops you at the 12th floor and you start looking for your room. "Let's see ... room 1236 ... here it is". You open the door and drop your luggage. AT THAT VERY MOMENT, turn around and go back into the hallway to check your exit. You may NEVER get another chance. Don't go into the bathroom, open the curtains, turn on the TV, smarten your appearance, or crash out on the bed. I know you're tired and you want to relax, but it's absolutely essential ... no ... CRITICAL that you develop the HABIT of checking for your exit after you drop your luggage. It won't take 30 seconds, and believe me, you may NEVER get another chance.

If there are two of you sharing a room, BOTH of you locate your exit. Talk it over as you walk towards it. Is it on the left or right ... do you have to turn a corner? Open the exit door ... what do you see ... stairs or another door? (Sometimes there are two doors to go through, especially in newer hotels). I'd hate to see you crawl into a broom closet thinking it was the exit! Are you passing any rooms where your friends are staying? If there was a fire, you may want to bang on their doors as you go by. Is there anything in the hallway that would be in your way ... an ice-machine maybe? As you arrive back at your room, take a look once more. Get a good mental picture of what everything looks like. Do you think you could get to the exit with a "blindfold" on?

This procedure takes less than one minute and to be effective, it must become a habit. Those of you who are too lazy or tired to do it consistently are real "riverboat gamblers". There are over 5000 hotel fires per year. The odds are sure to catch up with you.

Doors

Should you have to leave your room during the night, it is important to close the door behind you. This is very effective in keeping out fire and will minimize smoke damage to your belongings.

There was a house fire in Los Angeles recently where an entire family died. It was a three-bedroom house with a den and family room. That night, the occupants had left every door in the house open except one, and it had led to the washrooms where the family dog slept. The house, except for the washroom, was a total loss. When



Das ausgebrannte Hotel Wincoff in Atlanta 1946.

the fire was knocked down, firemen opened the door to find the family dog wagging his tail. Because the door was left shut, the dog and room were in fine shape.

Some doors take hours to burn through. They are excellent "fire stops" so close every door you go through. If you find smoke in the exit stairwell, you can bet people are leaving the doors open as they enter.

Always take your key with you. Get into the habit of putting the key in the same place every time you stay in a hotel. Since every hotel has night stands, that's an excellent location. It's close to the bed so you can grab it when you leave without wasting time looking for it. It's important you close your door as you leave, and it's equally as important that you don't lock yourself out. You may find conditions in the hallway untenable, and want to return to your room. If you're now in the habit of checking your exit and leaving the room key on the night stand, you're pretty well prepared to leave the hotel in case of a fire, so let's "walk" through it once.

Using an Exit

Something will awake you during the night. It could be the telephone, someone banging on the door, the smell of smoke, or some other disturbance. But, whatever it is, investigate it before you go back to sleep. A popular "Inn" near Los Angeles airport recently had a fire and one of the guests later said he was awakened by people screaming but went back to bed thinking it was a party. He dammed near died in bed.

Let's suppose you wake up to smoke in your room. Grab your key off the nightstand, roll off the bed and head for the door on your hands and knees. Even if you could tolerate the smoke by standing, DON'T. You'll want to save your eyes and lungs for as long as possible. BEFORE you open the door, feel it with the palm of



«Stay on the same side as the exit, count doors as you go.»

your hand. If the door or knob is quite hot, don't open it. The fire could be just outside. We'll talk about that later. With the palm of your hand still on the door (in case you need to slam it shut), slowly open the door and peek into the hallway to "assess conditions".

As you make your way to the exit, stay against the wall on the side where the exit is. It is very easy to get lost or disorientated in a smoky atmosphere. If you're on the wrong side of the hallway, you might crawl right on by the exit. If you're in the middle of the hall, people who are running will trip over you. Stay on the same side as the exit, count doors as you go.

When you reach the exit and begin to descend it is very important that you WALK down and hang onto the handrail as you go. Don't take this point lightly. The people who will be running will knock you down and you might not be able to get up. Just hang on and stay out of everyone's way. All you have to do now is leave the building, cross the street and watch the action. When the fire is out and the smoke clears, you will be allowed to re-enter the building. If you closed your room door when you left, your belongings should be in pretty good shape.

Smoke will sometimes get into the exit stairway. If it's a tall building, this smoke may not rise very high before it cools and becomes heavy. This is called "stacking". If your room is on the 20th floor, for instance, you could enter the stairway and find it clear. As you descend you could encounter smoke that has "stacked". Do not try to "run through it" - people die that way. Turn around and walk up. Now you must really hang onto the handrail. The people running down will probably be glassy-eyed and in a panic and will knock you right out of your socks!

They will run over anything in their way, including a fireman. You'll feel as though you're going upstream against the Chicago Bears, but hang on and keep heading up towards the roof. If for some reason you try one of the doors to an upper floor and find it locked, that's normal, don't worry about it. Exit stairwells are designed so that you cannot enter from the street or roof. Once inside, however, you may exit at the street or roof but cannot go from floor to floor; this is done for security purposes. When you reach the roof, prop the door with something. This is the ONLY time you will leave a

door open. Any smoke in the stairwell may now vent itself to the atmosphere and you won't be locked out. Now find the windward side of the building (the wet finger method is quite reliable), have a seat and wait until they find you. Roofs have proved to be a safe secondary exit and refuge area. Stay put. Firemen will always make a thorough search of the building looking for bodies. Live ones are nice to find.

Your Room

After you check your exit and drop the key on the nightstand, there is one more thing for you to do. Become familiar with your room. See if your bathroom has a vent; all do, but some have electric motors. Should you decide to remain in your room, turn it on to help remove the smoke. Take a good look at the window in your room. Does it open? Does it have a latch, a lock? Does it slide? Now open the window (if it works) and

look outside. What do you see? A sign, ledges? How high up are you? Get a good mental picture of what's outside, it may come in handy. It's important you know how to OPEN your window, you may have to close it again.

Should you wake up to smoke in your room and the door is too hot to open or the hallway is completely charged with smoke, don't panic. Many people have defended themselves quite nicely in their room and so can you. One of the first things you'll want to do is open the window to vent the smoke. I hope you learned how to open it when you checked in. It could be dark and smoking in the room. Those who don't will probably throw a chair through the window. If there is smoke outside and you have no window to close, it will enter your room and you will be trapped. The broken glass from the window will cut like a surgeon's scalpel. At the Ramada Inn fire, an airline captain on a layover threw a chair through the window and cut himself seriously. Don't compound your problems. Besides, if you break out your window with a chair, you could hit a fireman on the street below.

If there is fresh air outside, leave the window open, but keep an eye on it. At this point, most people would stay at the window, waving frantically, while their room continues to fill with smoke, if the fire burns through. This procedure is not conducive to longevity. You must be aggressive and fight back. Here are some things you can do in any order you choose ... if the room phone works, let someone know you're in there. Flip on the bathroom vent. Fill the bath with water. Don't get into it - it's for fire fighting. You'd be surprised how many people try to save themselves by getting into a tub of water - that's how you cook lobsters and crabs, so you know what happens! Wet some sheets or towels, and stuff the cracks of your door to keep out the smoke. With your ice-bucket, bail the water from the bath onto the door to keep it cool. Feel the walls - if they are hot, bail water onto them too. You can put your mattress up against the door and block it in place with the dresser. Keep it wet - keep everything wet. Who cares about the mess. A wet towel tied around your nose and mouth is an effective filter if you fold it in a triangle and put the corner in your mouth. If you swing a wet towel around the room, it will help clear the smoke. If there is a fire outside the window, pull down the curtains and move everything combustible away from the window. Bail

water all around the window. Use your imagination and you may come up with some tricks of your own. The point is, there shouldn't be any reason to panic - keep fighting until reinforcements arrive. It won't be long.

Elevators

There isn't an elevator made that can be used as a "safe" exit. In all states, elevators by law, cannot be considered an "exit". They are complicated devices with a mind of their own. The problem is people only know one way out of a building - the way they came in, and if that was the elevator, they are in trouble. Elevator shafts and machinery extends through all floors of a building, and besides, with the shaft filling with smoke, there are hundreds of other things that could go wrong and probably will. Everyone tries to get on the elevator in an emergency. Fights break out and people get seriously injured. Smoke, heat and fire do funny things to elevator call buttons, controls and other complicated parts.



«Walk down and hang onto the handrail.»

Case in point: Hotel guests in a New Orleans hotel were called on their room phones and notified of a fire on the upper floors. They were in no danger, but asked to evacuate the hotel as a precaution. Five of the guests decided to use the elevator. It was discovered later that the elevator only went down about three floors and then for some reason started going up. It did not stop until it reached the fire floor. The doors came open and were held open by smoke obscuring the photo cell light beam. Besides the five guests in the elevator who died of suffocation, firemen noticed that every button had been pushed, probably in a frantic attempt to stop the elevator.

Fires have killed many people, including firemen. Several New York firemen recently used an elevator when responding to a fire up on the 20th floor. They pushed 18, but the elevator went right on by the 18th floor. The doors came open on the 20th floor to an inferno and remained open long enough to kill all the firemen.

The doors then closed and the elevator returned to the lobby. Hand operated elevators are not exempt. Some elevator operators have been beaten by people fighting over the controls. If you have any idea that there might be smoke or fire in your hotel, avoid the elevator like the plague.

Jumping

It's important I say something about jumping because so many people do it. Most are killed or injured in the process. I cannot tell you whether or not you should jump. Every fire, although similar, is different. I can tell you, however, what usually happens to "jumpers".

If you're on the 1st floor, you could just OPEN the window and climb out. From the second floor you could probably make it with a sprained ankle, but you must jump out far enough to clear the building. Many people hit windowsills and ledges on the way down, and they go into cartwheels. If they don't land on their head and kill themselves, they're injured seriously. If you're any higher than the 3rd, the chances are you won't survive the fall. You would probably be better off fighting the fire. Nearby buildings seem closer than they really are and many have died trying to jump to a building that looked five feet away, but was actually 15 feet away.

Panic is what causes most people to jump. There was a fire in Brazil a few years ago where 40 people jumped from windows and all 40 died. Ironically, 36 of those jumped after the fire was out. Many people have survived by staying put whilst those around them jumped to their death. If you can resist panic and think clearly, you can use your own best judgment.

Calling the Fire Department

Believe it or not, most hotels will not call the fire department until they verify whether or not there really is a fire and try to put it out themselves. Should you call the reception to report a fire, they will always send the bellhop, security guard, or anyone else that's not busy to investigate. Hotels are very reluctant to "disturb" their guests and fire engines in the streets are quite embarrassing and tend to draw crowds.

In the New Orleans hotel fire, records show that the fire department received only one call, from a guest in one of the rooms. The desk had been notified of fire 20 minutes earlier and had sent a security guard to investigate. His body was later found on the 12th floor about ten feet from the elevator.

Should you want to report a fire or smell of smoke, ask the hotel operator for an outside line for a local call. Call the fire department and tell them your room number in case you need to be rescued. You need not feel embarrassed, that's what we're here for. We would much rather come to a small fire or smoking electrical motel that you smelled than be called 20 minutes later after six people have died. Don't let hotel "policy" intimidate you into doing otherwise. The hotel may be a little upset with you, but really ... who gives a damn. The fire department will be glad you called: you may have saved many lives. Besides, it's a great way for us to meet people!

Well, the rest is up to you. Only you can condition yourself to react in a hotel emergency. You can be well prepared by developing the habits we've talked about. ●

Dunkle Blitze: Grosse Strahlenexposition?

Dunkelheit scheint der neuste Spielplatz zu sein, auf dem sich in letzter Zeit Atmosphären- und Astrophysiker tummeln: Dunkle Energie, dunkle Materie und jetzt auch noch «dunkle Blitze»! Oftmals entstehen physikalische «Entdeckungen» infolge eines Missgeschicks des Experimentators; so auch die «dunklen Blitze», ein Phänomen, das erstmals durch eine Fehlstellung des BATSE-Detektors am CRGO-Satelliten entdeckt wurde¹.

*Text: Friedrich Eberbach,
Ministerialrat a.D., Arbeitsgruppe Strahlung*

Im Gegensatz zu dunkler Energie und dunkler Materie sind die dunklen Blitze, genauer gesagt «Terrestrische Gamma-Strahlungs-Blitze» (Terrestrial Gamma Ray Flash, TGF), keine hypothetischen, sondern real nachgewiesene Phänomene, die aus Gammastrahlung von hoher Energie und Intensität bestehen und die jeweils innerhalb etwa einer Millisekunde ablaufen. Nach neueren Untersuchungen entstehen diese Strahlungsausbrüche im oberen Bereich von Gewitterwolken – also durchaus in Reiseflughöhe von Verkehrsflugzeugen, was eine zusätzliche Strahlenexposition zur kosmischen Strahlenexposition für Flugzeugbesatzung und Passagiere darstellen kann.

Nach heutiger Annahme wird ein TGF durch die Abbremsung von Elektronen mit annähernder Lichtgeschwindigkeit erzeugt, die zuvor im Potenzialfeld einer Gewitterwolke beschleunigt wurden. Bei der Abbremsung dieser Elektronen in der Atmosphäre wird – ähnlich wie in einer Röntgenröhre – «Bremsstrahlung» (Röntgenstrahlung) erzeugt. Dennoch ist der Auslösemechanismus für einen TGF noch nicht ganz verstanden. Massgeblich hierfür ist, dass im Vergleich mit den Energien zum Beispiel bei medizinischen Röntgeneinrichtungen die Elektronenenergien von TGFs über 1000 Mal grösser

sein können, was die Atmosphärenphysiker noch vor nicht vollkommen gelöste Probleme stellt.

Physikalisch eigentlich nicht sonderlich überraschend ist, dass diese hochenergetische Strahlung auch «Antimaterie» erzeugen kann. So wurde am 14. Dezember 2009 mit dem Fermi-Satelliten über Ägypten die Vernichtungsstrahlung von Positronen nachgewiesen, die von einem TGF im Bereich des Äquators ausgelöst wurden².

Hohe Strahlung

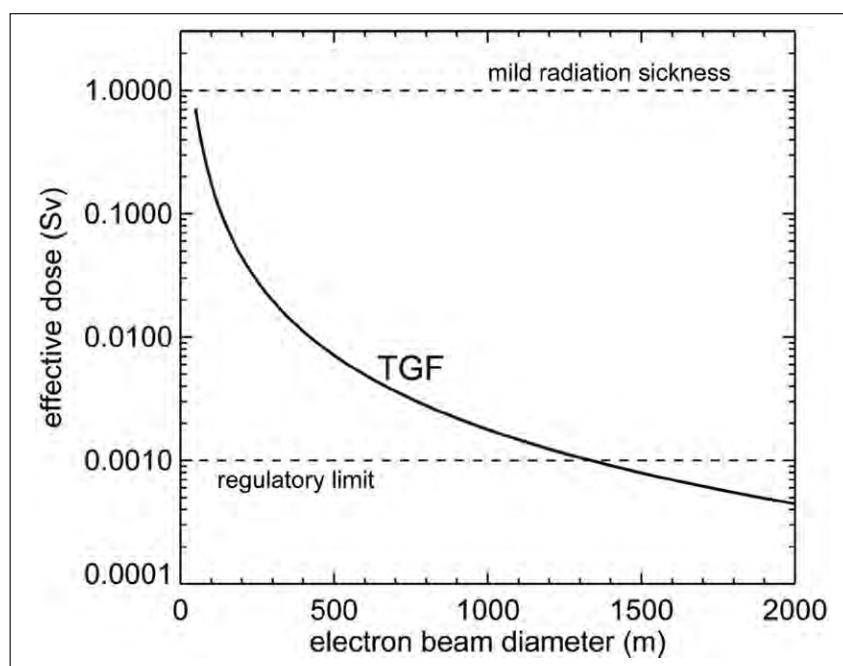
TGFs wurden bisher vornehmlich in den energiereichen «Gewitterzonen» am Äquator (zwischen 25°N und 25°S) nachgewiesen. Dennoch ergaben klimatologische Auswertungen Abweichungen von der geographischen Blitzverteilung, was Anlass zu Überlegungen hinsichtlich einer neuen «Unterklasse» von Blitzen gibt³. Nach neueren Schätzungen ereignen sich jährlich 400 000 TGFs⁴.

Dwyer et al.⁵ veröffentlichten eine Studie zur Strahlenexposition durch TGF, in der sie die Strahlenintensität eines TGFs mit der Intensität der kosmischen Strahlenexposition verglichen: In einer Millisekunde erzeugt ein TGF hochenergetische Strahlungsteilchen in einer Anzahl, die die Zahl der in dieser Zeit auf die gesamte Erde auftreffenden kosmischen Teilchen mehr als das Tausendfache übersteigt; dabei kann die TGF-Strahlung auf der Fläche eines Fussballfelds entstehen. Die durch einen TGF verursachte Strahlenexposition ist

vom Durchmesser des auslösenden Elektronenstrahls abhängig; die maximale Strahlenexposition kann in einem von einem TGF getroffenen Flugzeug sogar bei einigen 100 mSv liegen (siehe Grafik). Zur Veranschaulichung wird in der Tabelle die Strahlenexposition eines TGFs von 30 mSv, die innerhalb einer Millisekunde auftritt, mit der «alltäglichen» Strahlenexpositionen⁶ verglichen.

Geringes Risiko

Im Hinblick auf die potenzielle Strahlenexposition von Flugzeugbesatzungen durch TGFs ist zunächst festzuhalten, dass die von einem TGF verursachte (Orts-)Dosis mit der Entfernung aus geometrischen und Gründen der Abschirmung durch die Atmosphäre stark abnimmt. Da gebührender Abstand zu Gewittern ohnehin aufgrund meteorologischer Gefahren und Blitzschlag der fliegerisch sicherste Weg ist, ist die Vermeidung einer TGF-Begegnung letztlich nur ein zusätzlicher Grund, diese zu vermeiden. Daher ist das Risiko, durch einen TGF getroffen zu werden oder in das Strah-



Strahlendosis, der Personen in einem Flugzeug ausgesetzt werden, das von einem TGF getroffen wird.

Expositionsart	Dauer oder Anzahl um 30 mSv zu erreichen
Mittlere berufliche Strahlenexposition des fliegenden Personals (2.5 mSv/a)	12 Jahre
Mittlere Strahlenexposition der Bevölkerung in Deutschland – alle natürlichen und zivilisatorischen Quellen (3.9 mSv/a)	~ 8 Jahre
Röntgenaufnahme des Thorax (40 mSv)	750 Aufnahmen

Die berufliche Strahlenexposition für fliegendes Personal liegt zusätzlich zur durchschnittlichen Strahlenbelastung der Bevölkerung vor. (Quelle: Bundesamt für Strahlenschutz, Umweltradioaktivität und Strahlenbelastung im Jahre 2010).

lungsfeld eines TGF zu gelangen, für eine Einzelperson sehr klein. Und trotzdem wird jedes Flugzeug statistisch alle 1000 Flugstunden von einem Blitz getroffen. Dwyer berichtet in seinem neuesten Artikel⁷ über einen TGF, der sein Flugzeug während eines Messflugs traf.

Eine Abschätzung der Wahrscheinlichkeit, dass ein TGF auf ein Flugzeug trifft und damit eine für den Strahlenschutz erhebliche Dosis bewirkt, erscheint bei der derzeitigen Datenlage – leider – noch wenig sinnvoll. Es lassen sich also im Gegensatz zur «normalen» Strahlenexposition des fliegenden Personals operativ keine verlässlichen TGF-Dosen abschätzen, die in das persönliche Dosisregister aufgenommen werden könnten. Selbst wenn die heute auf dem Markt verfügbaren Messinstrumente für die exakte Erfassung eines TGFs nicht unbedingt geeignet sein dürften, ist die Ausrüstung von Flugzeugen mit Dosimetern auch unter diesem Aspekt sinnvoll – denn auch hier gilt das Sprichwort «der Einäugige ist unter den Blinden König».

Dieser Artikel erschien in der VC-Info 2/2013 der Vereinigung Cockpit. Sie ist der Verband der Verkehrsflugzeugführer und Flugingenieure in Deutschland. Sie vertritt die Interessen von heute rund 9000 Cockpitbesatzungsmitgliedern aus allen deutschen Airlines, sowie von Verkehrshubschrauberführern. •

Quellenangaben

- 1 G. J. Fishman et al., Science 264, 1313 (1994)
- 2 NASA's Fermi Catches Thunderstorms Hurling Antimatter into Space
- 3 Marisaldi, M. «Terrestrial Gamma Ray Flashes», 2nd International Conference Frontiers in Diagnostic Technologies, Frascati, (2011)
- 4 <http://fermi.gsfc.nasa.gov/science/mtgs/symposia/2012/program/mon/Vconnaughton.pdf>
- 5 Dwyer, J. R., D. M. Smith, M. A. Uman, Z. Saleh, B. Grefenstette, B. Hazelton, and H. K. Rassoul (2010), Estimation of the fluence of high-energy electron bursts produced by thunderclouds and the resulting radiation doses received in aircraft, J. Geophys. Res., 115, D09206, doi:10.1029/2009JD012039
- 6 Bundesamt für Strahlenschutz, Parlamentsbericht «Umweltradioaktivität und Strahlenbelastung im Jahr 2010»; Unterrichtung durch die Bundesregierung <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0221-201205118217>
- 7 Dwyer, J. R., Smith D.M., Gammablitz aus den Wolken, Spektrum der Wissenschaft, Januar 2013.

Anzeige



Wir unterstützen die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.
www.swissair-kinderhilfe.ch

Let your soul fly

www.wings-lounge.ch

Vorstand



Safety, Security, Training (Tech. Director)

Christian Scherer
CMD A320

Training

Frédéric Macheret (CMD A320)

Security

Stefan Zige
Peter Metz



Finanzen & Versicherungen

Tobias Mattle
F/O A330/340

Gesamtaufwand

Markus Steiner (CMD A320)

Versicherung

Vinzenz Fric



Aussenbeziehungen IFALPA-Director

Clemens Kopetz
F/O A320

SwissALPA Director

Adrian Trachsel (IPG-Vorstand)

ASAP

a. i. Hennin



Präsidium

Markus Grob
Präsident
CMD A330/340



Flight Operations

Lukas Meyer
SF/O A330/340

Flight Ops, Bestände, Seniorität, Ferien, Interbids

Patrick Jäggi (SF/O A330/340)
Sebastian Gal (SF/O A330/340)
Pascal Heer (SF/O A330/340)
Patrick Schabrun (F/O A330/340)



Flight Operations

Andreas Umiker
Vizepräsident
CMD A320



Mitgliederbetreuung & Konfliktmanagement

Patrick Bovens
CMD A320

Mitgliederbetreuung

Ugo Giannini (CMD A320)
Alexander Herma (SF/O A330/340)

Pensionier

Ugo Giannini



GAV Entwicklungen & Industrietrends

Kilian Kraus
Vizepräsident
SF/O A330/340

Benchmarking

Lorenz Hartmann (F/O A330/340)

GAV-Monit

Markus Ste



Verbandsmanagement

Henning M. Hoffmann
Geschäftsführer

Organigramm 2013

...ri (CMD A330/340)
... (CMD A330/340)

Flight Safety

Steve Rösli (CMD A320)
Pascal Heer (SF/O A330/340)
Alexander Kuhn (F/O A330)
Carlos Saraiva (IPG-Vorstand)

ADAS Flugdatenauswertung

...ngen

...ck (CMD A330/340)

Steuerfragen

Oliver Senn (CMD A320)

Pensionskasse

Felix Hail (CMD A330/340)
John-Rudolf Meier (CMD A320)
Walter Vogler (CMD A330/340)

...g M. Hoffmann

ECA Industrial/TNA

Wim Struyven (SF/O A330/340)

Backoffice



Administration

Dodo Leuzinger
Assistentin



Finanzen

Hans Gerber
CMD A330/340

Juristisches & Rechtsschutz

Externe Kanzlei
CAP Rechtsschutz

Kommunikation

Medienbetreuung

Kilian Kraus (SF/O A330/340)
Tobias Mattle (F/O A330/340)
Henning M. Hoffmann (Geschäftsführer)

...ten-/Passiv-Betreuer

...ni (CMD A320)

IT

Patrick Jäggi (SF/O A330/340)

Lobbying

Markus Grob (CMD A330/340)
Henning M. Hoffmann (Geschäftsführer)

...oring

...iner (CMD A320)

Events & Projekte

Henning M. Hoffmann
Dodo Leuzinger

AEROPERS-«Rundschau»

Redaktions-Team

André Ruth – Leitung (CMD A330)
Jürg Ledermann (CMD A330)
Peter Tilly (CMD A320)
Janos Fazekas (F/O A320)

Freie Mitarbeiter

Peter Küng (CMD A330/340)
Viktor Sturzenegger (CMD A330/340)
Zbigniew Bankowski (CMD A320)
Christoph Jordan (CMD A320)
Dominique Wirz (SF/O A330/340)

Mitgliederinformationen

E-Mail, SMS, Mailings, Events



Absicherung bei Lizenzverlust

Der Lizenzverlust ist für einen Piloten eine schwere Belastung und bringt Unsicherheit mit sich. Die Nationale Suisse bietet eine massgeschneiderte Versicherung an, um die finanzielle Lage zu stabilisieren.

Interview: Jürg Ledermann

Wenn ein Pilot nach einem Unfall oder wegen einer Krankheit nicht mehr im Cockpit arbeiten kann, beginnen zwei Uhren zu ticken. Die erste Uhr misst die Zeit, die ihm bleibt, um wieder zu genesen. Nach den Vorgaben des GAVs hat er maximal zwei Jahre (730 Tage) zur Verfügung, um wieder einsatzfähig zu werden. In dieser Zeit erhält er weiterhin ein Salär. Dies wird je nach Dienstalter als Lohn oder in Form eines Unfall- oder Krankentaggelds ausbezahlt.

Ist er nach dieser Zeit aber nicht wieder voll genesen und besteht wenig Hoffnung auf eine völlige Rekonvaleszenz, verliert er die Lizenz: Der Fall «Loss of Licence» (LOL) tritt ein. Wenn allerdings schon viel früher feststeht, dass er nie mehr in einem Cockpit arbeiten können wird, tritt der LOL schon früher ein.

Im GAV ist geregelt, dass der Pilot bei LOL eine Kapitalzahlung erhält. Sie ist dafür gedacht, einen neuen Beruf zu erlernen oder sich in einem früheren Berufsfeld wieder zu integrieren.

Da bei einem Lizenzverlust unterschieden wird, ob dies aufgrund eines Unfalls oder einer Krankheit geschehen ist, kann die daraus resultierende finanzielle Lage des ehemaligen Piloten jedoch recht unterschiedlich sein.

Beurteilung der IV

Nach einem LOL beurteilt die schweizerische Invalidenversicherung (IV), welche Möglichkeiten die betreffende Person auf dem Arbeitsmarkt hat und welches Einkommen realistisch betrachtet zu erzielen ist. Bei jungen Piloten sind die Chancen für einen erfolgreichen beruflichen Umstieg grösser, als bei den älteren Piloten, deren Ausbildung schon länger zurückliegt. Die IV vergleicht auch das letzte erzielte Einkommen mit demjenigen, das im neuen Beruf erreicht werden kann. Auch hier haben die jungen, gut ausgebildeten Piloten durchaus Chancen, ihrem angestammten Salär im neuen Beruf

nahe zu kommen. Liegen diese beiden Saläre nahe beieinander, bestehen kaum Aussichten auf eine IV-Rente. Bei grossen Salärdifferenzen kann zumindest mit einer Teilrente gerechnet werden.

Die IV nimmt ebenfalls eine Beurteilung der körperlichen Beeinträchtigung (Grad der Invalidität) vor. Es braucht vergleichsweise wenig, um die Lizenz als Berufspilot zu verlieren. Deshalb werden solche Aspekte und eine allfällig zugesprochene Rente aufgrund des Invaliditätsgrades in dieser Diskussion nicht berücksichtigt. Wir gehen von dem Fall aus, dass der Betroffene zwar seine Lizenz verloren hat, aber in den Augen der IV körperlich und geistig uneingeschränkt arbeitsfähig ist.

Grosse Unterschiede

Bei einem Lizenzverlust durch Unfall zahlt die Unfallversicherung nach den Bestimmungen des UVG (Unfallversicherungsgesetz) eine Rente aus – dies ergänzend zu den Zahlungen der PK und IV. Somit hat ein LOL durch Unfall weniger gravierende finanzielle Folgen als ein LOL durch Krankheit. Im Krankheitsfall erhält der ehemalige Pilot nur die Renten aus PK und IV. Es liegt in der Eigenverantwortung jedes einzelnen, sich zu informieren, wie hoch die Renten in einem solchen Fall aus der ersten und zweiten Säule sind. Erfahrungsgemäss sind bei jüngeren Piloten und Zuwanderern die Renten gering, da sie weniger Beitragsjahre haben. Ihnen bleibt einzig die GAV-Kapitalzahlung, um den Wiedereinstieg in einem neuen Beruf zu meistern.

Zusammenspiel Versicherungslösung – GAV-Kapitalzahlung

Die Flugdienstuntauglichkeitsversicherung (FDU) von Nationale Suisse gleicht diese Rentenlücke aus, unabhängig davon, ob der LOL durch Unfall oder Krankheit erfolgte. Es spielt, wie Vinzenz Frick im Gespräch betont, auch keine Rolle, ob es zu einer Auszahlung einer anderen (Teil-)Rente kommt. Das ausschlaggebende Kriterium für einen Leistungsanspruch aus der FDU ist lediglich der Verlust der Lizenz. Rückwirkend auf den Auslösetag für den erfolgten Lizenzverlust beginnt die eingangs erwähnte zweite Uhr zu ticken. Diese Uhr misst die vertraglich bestimmte zweijährige Wartefrist, nach der die Rentenzahlung beginnt.

Es kann also sein, dass bei sofortigem LOL die GAV-Kapitalzahlung erfolgt und erst zwei Jahre später die Rentenzahlung beginnt. Das Kapital aus dem GAV wäre dann zur Überbrückung dieser Zeit nützlich. Im anderen Extremfall käme es bei einer zweijährigen Rekonvaleszenz-Phase, nach deren Ende der LOL eintritt, direkt zur Kapitalzahlung und zum Start der Rentenzahlung.

Kathrin Stamm vom Belegschaftsbüro von Nationale Suisse im Operation Center (OPC 1) und Vinzenz Frick, der Versicherungsspezialist der AEROPERS, standen für ein erläuterndes Interview zur Verfügung.

Kathrin Stamm arbeitet seit über zwei Jahren bei Nationale Suisse und ist schon seit rund zehn Jahren in der Versicherungsbranche als Versicherungs- und Vorsorgeberaterin tätig. Gemeinsam mit ihrer Kollegin, Iris Vollenweider, berät sie exklusiv die Mitarbeitenden der Swiss und deren Angehörige in allen Fragen rund um Versicherung und Vorsorge. Nationale Suisse unterhält eigene Büros an der Obstgartenstrasse (Gebäude ALPHA) sowie im OPC1 (Büro 0-218).

Vinzenz Frick ist bei der AEROPERS der Spezialist Versicherungen. Er ist Captain A330/340 und wohnt in Wil (SG). Er betreut die LOL-Versicherung schon seit der Zeit der Swissair, als sie noch von der AEROPERS angeboten wurde.



Kathrin Stamm (National Suisse) und Vinzenz Frick im Gespräch mit der AEROPERS-«Rundschau».

«Rundschau»: Welche Versicherungslücken entstehen bei LOL durch Krankheit?

Kathrin Stamm: Bei Lizenzverlust infolge Krankheit ohne Auslösen eines IV-Grads wird nach dem Bezug des Krankentaggelds kein Gehalt mehr ausbezahlt. In der Regel kann ein Betroffener aber einer anderen Tätigkeit nachgehen. Falls dies ein geringeres Einkommen zur Folge hat, mildert unsere Versicherung die finanzielle Einbusse.

«RS»: Welche Leistung bietet die Versicherung an?

K.S.: Das ist hauptsächlich die Rentenzahlung, oder anders gesagt, das Ersatzeinkommen bei Lizenzverlust. In zweiter Linie bietet die Versicherung auch eine Kapitalauszahlung beim Erreichen des Pensionsalters.

«RS»: Welche Piloten sollten sich über den Abschluss einer solchen Versicherung Gedanken machen?

K.S.: Wir wollen mit diesem Produkt vor allem Piloten mit finanziellen Verpflichtungen ansprechen. Dabei kann es sich um das ganze Spektrum von partnerschaftlichen Beziehungen, Kinder, Wohneigentum, spezielle Einkommensverhältnisse, andere finanzielle Verpflichtungen/Abhängigkeiten handeln. Bei all diesen Umständen treten finanzielle Verpflichtungen zu Tage, wenn ein gewisser Lebensstandard weitergeführt werden will.

Vinzenz Frick: Gerade bei Fällen, bei denen keine oder nur eine kleine Rente gesprochen wird, kann die finanzielle Lage schnell angespannt sein. Das gilt auch für Piloten, die sich in der Berufswelt neu orientieren müssen und finanziell nicht mehr auf das gleiche Einkommensniveau kommen können. Hier kann die FDU-Rente als Auffangnetz dienen. Die Rente kann zum Beispiel dazu verwendet werden, die Fixkosten wie Miet- oder Hypothekenzinsen zu decken. So sind Grundaufgaben eines Haushalts abgedeckt.

«RS»: Was sind die Vorzüge der FDU-Versicherung?

K.S.: Unser Flugdienstuntauglichkeitsprodukt kann nicht mit einer «normalen» Erwerbsunfähigkeitsrente,

die wir und andere Mitbewerber anbieten, verglichen werden. Im Gegensatz zu den üblichen Erwerbsunfähigkeitsrenten wird unsere FDU bereits beim Lizenzverlust, der durch das BAZL ausgesprochen wird - ausgelöst. Die FDU ist somit unabhängig von einem Invaliditätsgrad und der Invalidenversicherung.

Die FDU besteht aus zwei Komponenten: einerseits der FDU-Rente, andererseits aus einem Sparteil. Diesen Sparteil konnten wir dieses Jahr um einiges reduzieren, was sich positiv auf die Prämien auswirkte.

V.F.: Ich gratuliere dazu, dass es gelungen ist, den Sparanteil zu kürzen. Dadurch ist die Versicherung in meinen Augen - gerade für junge First Officer - deutlich attraktiver geworden.

«RS»: Gibt es Faktoren, welche die Prämie individuell beeinflussen?

K.S.: Die Höhe der Prämie ist einerseits durch das Alter andererseits aber auch durch den Gesundheitszustand des Versicherungsnehmers beeinflusst. Vor dem Abschluss der Versicherung wird eine medizinische Untersuchung durchgeführt. Meist erfolgt dieser Check gleich in Kombination mit dem jährlichen «medical check», den jeder Pilot durchläuft. Ein zusätzlicher Prämien-Faktor kann das Ausüben einer sogenannten Risikosportart sein.

«RS»: Kann der Prämienbetrag von den Steuern abgesetzt werden?

K.S.: Der Abschluss der Versicherung ist im Rahmen der Säule 3a (gebundene Vorsorge) oder der Säule 3b (freie Vorsorge) möglich. Der Staat unterstützt die gebundene Vorsorge mit attraktiven Steuervorteilen. So können unter anderem die Prämien bis zu einem gesetzlich festgelegten Maximalbetrag vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden. Dies führt zu einer Steuerreduktion.

V.F.: Die gebundene Vorsorge über eine Versicherung birgt allerdings den Nachteil, dass die jährlichen Einlagen vertraglich festgelegt sind. Es ist sinnvoller, mit einem Säule-3a-Konto bei einer Bank zu sparen. Da kann man auch mal ein Jahr pausieren, wenn man das Geld als Cash nötig hat.

K.S.: Dies ist natürlich immer individuell zu beurteilen. Auch bei einer «Versicherungslösung» besteht die Möglichkeit, die Prämienzahlung vorübergehend zu stoppen oder sogar zu reduzieren, wenn das Geld mal knapp sein sollte. Von Bedeutung ist, dass das gesetzte Sparziel nicht aus den Augen gelassen wird.

«RS»: Warum läuft die Versicherung bis zum Lebensalter 60?

K.S.: Wenn eine FDU-Versicherung auf der Basis der Säule 3a abgeschlossen wird, ist das Endalter vom Gesetz her vorgegeben. Wenn die FDU-Versicherung als Säule 3b abgeschlossen wird, kann der Kunde die Laufzeit selber bestimmen. Wir empfehlen aber ausdrücklich, die Laufzeit bis zum Pensionsalter abzuschliessen, um Vorsorgelücken zu vermeiden (Lohnersatz gemäss GAV, somit Endalter 60 - Anmerkung der Redaktion).

Prinzipien der IV

Die schweizerische Invalidenversicherung (IV) ist eine staatliche und obligatorische Sozialversicherung. Ihr Ziel ist es, Versicherten bei Eintritt von Invalidität mittels Eingliederungsmassnahmen in den Arbeitsmarkt oder finanziellen Leistungen die Existenzgrundlage zu sichern.

Obligatorisch sind bei der IV all diejenigen versichert, die in der Schweiz wohnen oder erwerbstätig sind.

Erwerbstätige Personen müssen ab dem 1. Januar nach der Vollendung des 17. Altersjahres Beiträge bezahlen. Für nicht erwerbstätige Versicherte gilt diese Pflicht erst ab dem 20. Altersjahr.

Die Höhe einer IV-Rente ist von drei Faktoren abhängig: vom Grad der Invalidität, vom durchschnittlichen Jahreseinkommen und von der Anzahl geleisteter Beitragsjahre.

Fehlende Beitragsjahre können folglich zu Kürzungen der Leistungen führen.

Grundsätzlich hat eine Person, die sowohl in der Schweiz als auch in einem oder mehreren Vertragsstaaten (EU, EFTA und weitere) mindestens während einem Jahr versichert war, Anspruch auf eine Teilrente von jedem dieser Staaten. Die Leistungen aus der Schweiz und den anderen Vertragsstaaten sind unabhängig voneinander geschuldet und können kumuliert werden, ohne dass eine Kürzung erfolgt. Die Berechnung der Rente erfolgt aufgrund der jeweiligen Versicherungszeiten in den verschiedenen Staaten. Reichen die Versicherungszeiten in einem Staat nicht aus, um einen Leistungsanspruch zu begründen, so werden die Versicherungszeiten der anderen Staaten angerechnet.

Weitere Informationen sind in der Broschüre «Soziale Sicherheit in der Schweiz» des Bundesamts für Sozialversicherungen zu finden.

«RS»: Warum setzt die Versicherungsleistung erst nach einer Wartefrist von zwei Jahren ein?

K.S.: Im kurzfristigen Bereich sind die Swiss-Piloten gemäss GAV bereits mittels Lohnfortzahlung und Krankentaggeld bis zu zwei Jahre versichert - und zwar durch den Arbeitgeber.

«RS»: Die IV ist ein schweizerisches Sozialwerk. Wie stehen unsere ausländischen Kollegen bei der Berechnung einer allfälligen IV-Rente da?

K.S.: Da sie kaum ab dem 18. Altersjahr bereits in der Schweiz arbeitstätig waren, kann eine allfällige IV-Rente wegen fehlender Beitragsjahre gekürzt werden (siehe Kasten). Da es im Fall einer LOL schwierig sein dürfte, entsprechende Ansprüche im Heimatland geltend zu machen, empfiehlt sich hier unsere FDU-Versicherung ganz speziell zur Deckung von Versicherungslücken.

«RS»: Kann ich vor dem ordentlichen Pensionierungsalter, zum Beispiel bei frühzeitiger Pensionierung oder bei einem finanziellen Engpass, aus dem Vertrag aussteigen?

K.S.: Bei einer Versicherung mit Säule-3a-Sparen kann die Police prämienfrei stehen gelassen werden bis das Endalter 60 erreicht wird oder ein gesetzlicher Kündigungsgrund vorliegt. Für den Bezug von Kapital gelten bei Versicherungen die gleichen gesetzlichen Bestimmungen wie für 3a-Sparkonti bei Banken.

Bei der Variante mit der Säule 3b kann die Police bis zum Vertragsablauf ebenfalls prämienfrei gestellt oder durch Kündigung aufgehoben werden. Da es hier noch weitere Aspekte zu beachten gilt, ist ein vorzeitiges persönliches Gespräch sicher zu empfehlen.

«RS»: Wer kann eine solche Versicherung abschliessen?

K.S.: Versichern können wir alle Swiss-Pilotinnen und Piloten, die bei einer Tochtergesellschaft der Swiss arbeiten, sowie Lufthansa-Piloten mit Wohnsitz in der Schweiz.

Am besten vereinbaren sie mit uns einen persönlichen Termin, damit wir eine bedarfsgerechte Offerte erstellen können.

«RS»: Wo kann ich mich beraten lassen?

K.S.: Bei uns auf der Beratungsstelle Swiss von Nationale Suisse im OPC 1. Unser Büro ist im Parterre, gleich neben dem Reserve-Raum (0-218).

«RS»: Herzlichen Dank für das interessante Gespräch. ●

Inserieren in der AEROPERS-«Rundschau»?

Weitere Informationen unter www.aeropers.ch

Pilots and Controllers Get Together

Text: Gaby Plüss

ATC und Cockpit – Gegner oder Partner? Eine Frage, die sich hoffentlich weder Piloten noch Lotsen ernsthaft stellen müssen!

Zusammen geht es besser, das wissen eigentlich alle. Die Zürcher Tower-Lotsen möchten dem gegenseitigen Austausch ein bisschen Auftrieb verleihen und rufen deshalb einen gemeinsamen Stammtisch ins Leben.

Ein wenig fachsimpeln und diskutieren. Einblicke in das Leben auf der anderen Seite des Mikrofons gewinnen. In ungezwungener Atmosphäre zusammen ein Feierabendbier trinken.



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

Nächste Termine:

- 15. Oktober 2013
- 19. November 2013
- 17. Dezember 2013

Pass your message – Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen!
gaby.pluess@swissatca.org

Anzeige



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

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

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

Akupunkt Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox



Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften

School of Engineering



Weiterbildungskurs (WBK) Advanced Meteorology

Für die Luftfahrt ist das Wetter ein entscheidender Faktor. Umso wichtiger ist ein Verständnis für moderne Meteorologie. Bei uns erhalten Sie vertieftes Wissen von Asche bis Zyklonal. Start: 24.10.2013

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.engineering.zhaw.ch/weiterbildung

**Jetzt
anmelden!**

Vom Umgang mit Imitation

Warnung! Es handelt sich hier keineswegs um ein Bulletin, auch wenn es auf den ersten Blick so aussehen mag: irritierend der Titel, reich an Worten, arm an Inhalt. Es ist also weder need to read, noch nice to read, sondern absolutely superfluously to read, es handelt sich weder um eine Info, ein Flash und erst recht nicht um ein Topic oder einen Infolash oder sonst einen der zahllosen Füller für die vielen durstigen Gefässe wie Crewlink classic, Mark2, Hub und wie sie sonst noch alle heissen mögen. Es geht hier also überhaupt nicht um Irritation durch Imitation.

Umso mehr beschleicht mich selber manchmal das irritierende Gefühl, dass ich imitiert werde; ich leide da unter einem kleinen Verfolgungswahnchen: Irgendwelche finsternen Mächte versuchen, meine Glossen zu imitieren. Wollen sie mir meinen Kolumnenauftrag streitig machen? Versuchen sie gar, mich meiner (zugegeben, durchaus fürstlichen) Entlohnung zu berauben? Jedenfalls sind die Imitationen oftmals raffiniert und bedienen sich der klassisch ironischen Stilmittel wie massloser Übertreibung und sinnloser Verdrehung. Machen wir zum Beispiel ein Beispiel anhand eines leichtverständlichen Beitrags: *«An dieser Stelle sei erwähnt, dass die Erarbeitung (...) letztes Jahr keine Entwicklung oder eine eigentliche Erfindung war, sondern eher eine Entdeckung bzw. eine Aussprechen von Implizitem und gelebtem Unausgesprochenem»*. Hierbei erfreut man sich nicht nur an der leicht nihilistischen Satzkonstruktion, sondern es tut einem als ausgesprochener Freund des Unausgesprochen auch ausgesprochen leid, dass das Unausgesprochene dann doch noch ausgesprochen worden ist. Insgesamt würde ich von einem durchaus hohen Humorfaktor sprechen, der durch die latente Unverständlichkeit noch potenziert wird. Gelungen! Wer solche Editorials schreibt, macht mich glossenmässig bald einmal arbeitslos.

Anders gelagert als die stilistische Persiflage ist die inhaltliche Parodie der Glosse, wo es vorwiegend um die Überhöhung der auch sonst schon abstrusen Realität geht oder um schräge Assoziationen mit realen Begebenheiten, gemäss dem Motto: Originalität um jeden Preis! Ein Beispiel hierzu wären etwa die ganzen Schreibereien zum Thema «Projekt X», einem suboriginellen Tarnnamen für die Idee, unsern eigentlich für fünf Jahre gültigen Arbeitsvertrag bereits nach zwei Jahren geringfügig abändern zu wollen. Nach unten natürlich. Mit der Begründung, wenn wir schon neue Flugzeuge wollten, sollten wir die mit etwas Lohnabzug auch gleich selber mitfinanzieren; so wie doch schliesslich auch der Lokiführer seine Lokomotive, der Banker seine Bank und der Chirurg seinen Operationssaal selber berappen, da sie ja alle zu ihrem eigenen Vergnügen dökterlen oder Loki und Flugi fahren. Sauglatte Einfall! Aber lustig? Die Idee wirkt etwas gar weit hergeholt und löst höchstens dank unfreiwilligem Humor einen schwachen Lachreiz aus. Genauso wie die Meldung, dass man sich auch nach über 30 jähriger Betriebszugehörigkeit zwecks Ausstellung eines neuen Crew-Badges noch einen Strafregisterauszug bestellen müsse, und zwar unter den Links *SwissCock1* und *SwissCock2*. Was für ein gelungenes Wortspiel! Wäre ich sel-



ber nie draufgekommen. Und wenn man später dann das Formular ausfüllt, worauf steht, dass nur bei absolut korrekter und fehlerloser Buchstabierung des Geburtsnamens des Grossvaters mütterlicherseits der Auszug auch erteilt werde, steht oben links unter dem stolzen Siegel der Schweizerischen Eidgenossenschaft: 8058 Zürich *FLUFHAFEN*. Das ist witzig. Fluffhafen wäre noch schöner gewesen.

Auch in der Presse liest man immer wieder ganz lustige Sachen, welche, ausgehend von der firmeneigenen Pressestelle, vor allem im Sommerloch schnell den Weg in die Zeitungen finden: Dass wir neuerdings wahnsinnig langsam fliegen, um wahnsinnig viel Brennstoff zu sparen, und dass wir das selber erfunden haben, und dass wir auch enorm viel Gewicht einsparen, da jeder M/C nur noch ein federleichtes iPad anstatt der tonnenschweren Bücher mitschleppen muss. Zum Glück wurde dabei grosszügig übersehen, dass jeder Pilot durchschnittlich drei Computer im Crewbag mitschleppt, nämlich einen nicht operationellen Geschäftlichen für den guten Eindruck, einen operationellen Privaten zum Arbeiten und vielleicht noch einen privaten Nichtoperationellen zum Spielen. Macht dann wieder ein paar Gramm mehr, ist aber durchaus günstig für das Center of Gravity. Und für die Liebhaber der Realsatire.

Es gibt auch sonst noch viel Positives, wie etwa die enorme Angebotserweiterung bei der Ferien- und der Parkplatzwahl: Im Parkhaus 6 hat es circa 1000 neue Plätze! Einige sind zwar schon permanent belegt, weil etliche Benutzer ihren Wagen nach der nächtlichen Umnummerierung der Parkflächen nicht mehr gefunden haben. Sonst aber ist es nett, dass der mühsame Spiessrutenlauf vom P2 zum Arbeitsort entfällt, an den Kiosken mit den spannenden Heftli vorbei, der Bäckerei mit den feinen Törtli und den Geschäften mit den schönen Schuhen. Als krönender Abschluss noch im Regen über die dröhnende, staubige Baustelle vor dem OPS. Irgendwie fehlt mir diese Wanderung aber bereits ein bisschen, vor allem nach dem Rückflug, im nachtschlügerigen Delirium an all den tollen Läden vorbei. Wenn dann erst noch Victoria's Secret eröffnet hat, parkiere ich freiwillig wieder im P3. P4HWP? Nein, heute bitte nicht.

Wenn sich also jetzt all die ändern um den humoristischen Teil kümmern, kann ich mich wieder ernsthafteren Dingen zuwenden, z.B. dem Sportswesen. Wollte mich deshalb zum Bike Ride-out anmelden, wurde aber barsch abgewiesen; eine Teilnahme ohne Motorisierung sei aus Performance-Gründen undenkbar. Trotz der Erwähnung meiner günstigen Energiebilanz mit einem Brennstoffverbrauch von lediglich 3 Liter Wasser und 2 Biberli auf 100 km (bei Cost Index 0) blieb das Komitee hart. Der Anlass wurde dann aber abgesagt wegen ein bisschen Sturmböigkeit und Starkregens; ob er am Ersatzdatum durchgeführt wurde, entzieht sich meiner Kenntnis, da hats nur noch leicht genieselt. Trotzdem habe ich mich gefragt: Was machen wohl die AeropHells Angels, wenn dann wirklich mal so ein richtig starkes Donnerwetter von Norden her aufziehen sollte?

pkzwei@bluemail.ch

Auch Reibung erzeugt Wärme!

Text: Viktor Sturzenegger



... und noch ein Beitrag zum Wagner-Jahr?

Nein im vorliegenden Buch geht es nicht um Richard, der ja 2013 allerorten gründlich gefeiert wird, sondern um Arnold, seines Zeichens pensionierter Swissair-Captain, Maschinen-Ingenieur und -Entwickler.

Gleich der Beginn des Buchs erinnert mich an den bekannten Jumbo-Kapitän, der mir als Jung-Copilot auf der DC-9 vorkam wie einer, der – zwar in Chefetagen, seiner dezidierten und auch gegen den ausdrücklichen Wunsch von Vorgesetzten geäusserten Meinung wegen, eher ungeliebt – unbeirrbar Menschen und Maschinen souverän beherrscht. Er beschreibt seine letzte Landung mit der Boeing 747-357, zusammen mit dem «Iserüedü» auf dem Copiloten-Sitz und flicht gleich noch ein paar Seitenhiebe gegen ihm unbeliebte Vertreter der damaligen Swissair, namentlich im Korps der Instrukturen, ein.

Im Kapitel II des Buchs beginnt er seine Lebensgeschichte von vorne. Im Dorf Thal, hoch über Altenrhein, erlebt er das Ende des Kriegs und als technisch interessierter Knabe die Entwicklung der verschiedenen Vehikel und ihrer Antriebsarten im Zeichen mangelnden Benzins. Von Diphtherie ins Krankenbett geworfen und vom Grossvater zur Familienzusammenführung nach Arosa gebracht, erholt er sich neben internierten Deutschen Soldaten. Das evangelisierte Familienumfeld hinter sich lassend, bewunderte er seinen Götti Willy für dessen Autonomie – eine Eigenschaft, die ihm Zeit Lebens wichtig sein wird. Vom Vater unhinterfragt positiv vererbt ist ihm die Leidenschaft für Autos. Die Mobilität ist auch das Gemeinsame seiner von ihm im Buchuntertitel beschriebenen drei Leben.

In der Beschreibung aller seiner Erlebnisse, sowohl im Umfeld der Militär- wie auch der Zivilliegerei und seiner Laufbahn als technischer Erfinder, scheut Arnold Wagner sich nicht, Namen zu nennen und seine Meinung zu diesem und jenem Weggefährten zu äussern. Sich selbst sieht er gern in der Rolle des disziplinverachtenden Tausendsassas. Immer wieder dringen dabei seine persönlichen Sichtweisen zu Geschichte, Politik und Wirtschaft durch. Seine Einschätzung Christoph Blochers Wirken auf die Politik und Wirtschaft der Schweiz vermag ich dabei durchaus zu teilen.

Nachdem Arnold Wagner seine Militärpilotenkarriere auf höchst autonome Weise dermassen sabotiert hatte, dass er seine Energie anderweitig verwenden konnte, richtete er sie auf ein Praktikum bei Saurer, das er für sein Studium an der ETH brauchte. Statt weiter zu studieren wechselte er aber in die SLS und wurde Linienscopilot. Seine Erzählungen aus diesen Zeiten lassen zwangsläufig Bilder in mir farbig werden. Namen, die mir schon längst entfallen sind, tauchen aus dem Verdrängten auf. Auch wenn er mit seiner Darstellung der Funktionärshierarchie der Swissair in ihrer subjektiven Art nicht allein steht, teile ich die aus ihr mündende Überzeugung für die Ursachen des Swissair-Bankrotts nur zum Teil, aber ich bin auch kein Freund Moritz Suters.

Seine erfolgreiche Kunstflieger-Karriere ist mit vielen Portraits damaliger Helden bebildert, wie allgemein das ganze Buch durchwegs gründlich illustriert ist. Neben seiner Kunstfliegerei läuft ja noch die Swissair-Karriere: Mit für heute in renommierten Airlines erstaunlichen 28 Jahren wird Arnold Wagner zum Kapitän befördert. Dass in diesem Alter hormonelle Herausforderungen gern gesucht wurden, beschreibt er im Detail.

Interessanter scheinen mir seine Erinnerungen, wenn es um die Entwicklung seines Kunstflugzeugs Acrostar geht. Sehr detailliert sind die verschiedenen Stadien in der Entwicklung und Erprobung des neuen Flugzeugmusters dargestellt.

Nach dem Acrostar folgte das Polymobil, das in allen Elementen funktionieren hätte sollen, jedoch nie über das Modellstadium hinaus kam. Dem Boom bei den Hängegleitern folgend, entwickelte er darauf den Dracula-Motor-Hängegleiter, dessen technische Herausforderungen sich aber als zu gross erwiesen, als dass daraus eine Einkommensquelle hätte werden können.

Wie er nach der Begegnung mit dem tschechischen Kunstflieger Jan Joseph Anderlé und dessen Weltkriegs-Kabinenroller «Dalnik», sein Krafftei entwickelte und seine dabei gemachten technischen Überlegungen sind in ihrer Detailliertheit durchaus interessant. Auch wenn die Detailtreue mir dann in der Folge über die Seiten hin etwas zu weit gegangen ist.

Immer wieder scheint auch seine Beziehung zum anderen Geschlecht in seinen Erzählungen auf. Auch hier decken sich seine und meine Meinung weitgehend nicht. Er erinnert sich jedenfalls, dass einst in unserem FOM gestanden habe, dass «no female persons during take-off and landing» sich hätten im Cockpit aufhalten dürfen. Was er natürlich gut findet und auch gleich mit dem Schicksal der «Costa Concordia» verknüpft. Man sieht, er schreibt mit höchst aktuellem Bezug.

In der Entwicklung seines Krafteis, verzichtete er im Weiteren auf die Mitarbeit des Intitalzünders Anderlé und musste damit auch auf den Bezug zu Dalnik und Ferner, den Herstellern von Vorgängermodellen, verzichten. Peraves AG ward geboren und unter diesem Dach später das Kraftei in kleiner Serie hergestellt.

Dazwischen war Wagner ja noch in der Swissair tätig. Der Bericht über seine Umschulung auf DC-8, gerät zu einer Philippika gegen das «System» Swissair und deren Exponenten in Instruktion und Führung. Immer wieder gespickt mit Zitaten aus Literatur und namentlich der Geschichte würzt er den Beschrieb seines Werdegangs auch durch direkte Beschreibungen persönlicher Begegnungen.

Seine Unfallberichte mit Motorrädern sind durchaus mit Einsichten verbunden, auch wenn sich seine Grundeinstellung trotz Erkenntnissen nicht änderte, was fliegerisch auch seine Auswirkungen hatte. Auf der B-747 fühlte er sich wohl und kam sogar mit seinen Instruktoeren klar, er sieht diese Phase als Zenit, sowohl fliegerisch, als auch finanziell, seiner Swissair-Karriere. Seine forsche Startkurve auf Piste 16 in ZRH führte allerdings zu einem Kompressor-Stall, der wenigstens ohne grosse Folgen zu bleiben schien.

Der Verlauf seines «zweiten Lebens» ist geprägt von der Auseinandersetzung mit Beamten und Vertretern von Grossfirmen, die er gleichermassen verachtet. Immerhin gelingt es Wagner, BMW im Boot zu behalten und er entwickelt weiter an seinem Kraftei bis zur Serienreife. Im Januar 1991 beschliesst Arnold Wagner seine Linienpilotenkarriere zugunsten eines vollen Einsatzes für seine Tätigkeit in der Peraves AG aufzugeben.

Ein Highlight dieser Lebensphase findet auf zahlreichen Seiten Platz: Die Amerika-Reise 1996. Zehn Eco-Mobile rollten durch den Mittleren Westen der USA und die Rockies mit Start und Ziel in Atlanta. Abgerundet wird dieser Abschnitt mit dem Beschrieb der Verbesserungen für die Sicherheit bei Unfällen mit dem Eco-Mobile.

Moritz Suter brachte Arnold Wagner in Kontakt mit Dr. Hüttlin, dem Erfinder eines Kugelmotors. Das «dritte Leben» des Autors begann. Fortdauernde Unzufriedenheit mit der mangelnden Kraftausnutzung der Hubkolbenmotoren hat Wagner Zeit Lebens geplagt. Hüttlins Erfindung verspricht in dieser Hinsicht Einiges, muss natürlich durch den Autor erst zur Funktionsreife gebracht werden. Allerdings wird Wagner fast bescheiden, wenn es um die Namensgebung seiner Erfindungen geht. Fern eines Personenkults sollen die Namen für seine ja nicht von Grund auf neuen Entwicklungen keinen Zusammenhang mit einer Person erahnen lassen. Vor Dr. Hüttlin hat nämlich Frank Berry in den 60iger Jahren des letzten Jahrhunderts mit der Idee eines kugelförmigen Antriebs getüftelt und erste Modelle gebaut. Um für den Kugelmotor mehr Zeit zu haben übergibt Wagner 2004 das Heft des Fahrzeugbaus in die Hände seiner Söhne Urs und Felix, beide als Piloten für Swiss tätig und dank Kurzarbeit mit genügend Freizeit gesegnet. Natürlich geht es nicht ohne seine weitere tatkräftige Mithilfe. Ein Brand in der Fertigung bei Brno mit Totalverlust eines fast fertigen Eco-Mobile-Modells mündet in die Entwicklung einer neuen Form: den MonoTracer. Bei Swiss werden die Piloten wieder gebraucht – 2007 muss sich Arnold Wagner wieder voll um sein Kraftei kümmern und hat keine Zeit, sich den Plänen für einen Kugelmotor zu widmen.

Finanzielle Probleme mit der Kapitalisierung seiner Unternehmung ging er mit Hilfe seiner Freunde Moritz Suter und Fredy Wiederkehr an. Sie rieten ihm, eine Aktienkapitalerhöhung in Schritten zu unternehmen. Die erste Finanzkrise 2007/8 stellte das Projekt aber grundsätzlich in Frage. Worauf Wagner im Zeichen von drängenden Zahlungen und fehlenden Mitteln die Verfügungsgewalt über die Finanzen durch die zwei Freunde entzogen und an den Buchhalter übergeben wurde. 2009 wirft Wagner unter Druck das Handtuch und tritt als CEO der Peraves AG zurück, nicht ohne kritische Worte zu äussern.

Sohn Felix Wagner treibt derweil die Entwicklung einer elektro-Variante des Tracers voran. Am Wettbewerb XPrize, mit einer Preissumme von zehn Millionen US-Dollars, will er einen der ersten Preise erringen. Sein Vater nimmt sich die Zeit, den Prototypen für den Wettbewerb anzumelden, beziehungsweise die Veranstalter davon zu überzeugen, dass dessen Teilnahme weder nicht reglements-konform noch für die Amerikaner gefährlich sei. Der Erfolg beim Wettbewerb spülte nun Geld in die Kasse, die Wagner gern für den Start seiner Kugelmotorenproduktion hätte aufwenden wollen.

So bleibt dem Flugwaffen- und Swissair-Piloten und Erfinder die Aufgabe, seinen Kugelmotor zu perfektionieren und sich dabei nicht über persönliche Rückschläge zu ärgern. Fazit: Dem Ingeniör ist nichts zu schwör oder eben: Auch Reibung erzeugt Wärme.

*Arnold Wagner: Acrostar, Krafteier + Kugelmotoren, Stuttgart 2012
ISBN 978-3-613-30728-5*

Eintritte

Eintritte seit der letzten «Rundschau»-Ausgabe

- Philipp Bender
 - Florian Berger
 - Julien Bioley
 - David Bucher
 - Johannes Dörflinger
 - Serge Furter
 - Florian Köckerbauer
 - Tarek Lamei
 - Dennys Mayer →
 - Lena Nölke
 - Bennet Pahl
 - Gregor Scholl
 - Dominik Schwämmle
 - Simon Sunke →
 - Ivar van Rossum
 - Sebastian Vogel →
 - Simon Wirsching
- Diese Neumitglieder stellen sich in der Folge selbst vor.

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Dennys Mayer



Ausbildung/letzter Beruf: Nach Abschluss meiner Lehre als Informatiker im Jahre 2007 absolvierte ich berufsbegleitend die kaufmännische Berufsmaturität. 2010 begann ich ein FH-Teilzeitstudium in Betriebsökonomie, beendete dieses jedoch zugunsten der Verkehrsflotenausbildung an der SAT. Zuletzt arbeitete ich für einen Industriebetrieb in der Projektkoordination für den Export von Hochspannungszubehör in 36 Länder.

Motivation für die Pilotenlaufbahn bei Swiss: Das Fliegen war bereits ein Kindheitstraum, den ich durch die fliegerische Tätigkeit meines Vaters zumindest teilweise ausleben konnte. Zusammen mit der Faszination für Verkehrsflugzeuge entstand bald einmal der Wunsch beruflich einen Schritt in diese Richtung zu wagen. Nach einigen Ausflügen in andere Berufszweige und Industrien konnte ich diesen Wunsch 2011 endlich umsetzen. Heute möchte ich die vielen Vorteile des Berufs, die für mich im Moment überwiegen, nicht missen.

Hobbies: Das Reisen und Kennenlernen anderer Kulturen und Länder war für mich immer ein Hobby, das mich an einige interessante Ecken dieser Erde gebracht hatte. Heutzutage pflege ich dieses Hobby sozusagen als «Beilage zum Fliegen». Im Sommer bin ich zudem auf dem nahe gelegenen Hallwilersee oder auf den Flugplätzen Birrfeld und Hausen anzutreffen.

Viele Grüsse, Dennys

Sebastian Vogel



Tschau zäme. Ich bin 28 Jahre alt und in Sisseln im schönen Fricktal aufgewachsen, wo ich auch heute noch wohne. Schon im Kindesalter durfte ich mit meinem Vater an unzähligen Wochenenden in Kloten fasziniert den Flugzeugen zuschauen. Nach einer Lehre als Polymechaniker, einigen Arbeitsjahren im Beruf und einem Einsatz bei der Swisscoy im Kosovo konnte ich überglücklich den PK1-11 beginnen. Meine Freizeit verbringe ich im Sommer oftmals schwimmend oder mit dem Kajak auf dem Rhein. Joggen ist für mich die schönste Abwechslung zum sitzenden Berufsalltag. Ihr könnt mich aber auch beim Wandern oder Skifahren in den Bergen antreffen. Ich freue mich auf erlebnisreiche Rotationen und möglichst viele Bekanntschaften mit Euch.

Liebe Grüsse, Sebi

Simon Sunke



Der Traum zum Fliegen war bei mir schon seit frühester Kindheit sehr ausgeprägt. Das äusserte sich unter anderem darin, dass Zeichnungen aus jener Zeit – trotz intensivster Bemühungen meiner Mutter zu etwas mehr Vielfalt – fast ausschliesslich von Flugzeugen geziert wurden. Aus dem Traum Beruf Militärpilot wurde wegen einer leichten Sehschwäche jedoch nichts, und nach abgeschlossener FVS und Matura im Jahr 2002 war mir auf Grund bekannter Umstände der Weg in die Zivillfiegerei versperrt.

Nach der RS machte ich mich im Bereich Informatik selbstständig und verbrachte zwischen durch zwei Jahre in Paris, bevor sich mir der Weg ins beste Büro doch noch ebnete!

Wenn immer möglich bin ich sowohl im Winter als auch im Sommer in den Bergen anzutreffen, sei es beim Snowboarden, beim Motorradfahren und hin und wieder auf einer Wanderung. In Lommis versuche ich mein SEP-Rating aufrecht zu erhalten und bin in der freiwilligen Feuerwehr tätig.

Liebe Grüsse, Simon

Pensionierungen

Bernhard Mühlheim



Eintritt: 1.6.1980
Pensionierung: 31.8.2013

Total Flugstunden: Eigentlich genug, vom Genuss her aber wohl immer zu wenige!

Karriere:
F/E: DC-8, DC-10
F/O: F100, A320
CMD: A320

Mit einem Rucksack voller schöner Erinnerungen an lässige Rotationen, herrliche Naturschauspiele, fliegerische Herausforderungen und vor allem an viele Begegnungen mit tollen Kolleginnen und Kollegen geht es nun mit Vollgas in einen neuen Lebensabschnitt. Viele Reisen, Pläne und Projekte warten auf ihre Ausführung.

Euch allen sage ich, merci u machets guet, Beni

Paul Sauter



Eintritt: 4.1.1983
Pensionierung: 31.7.2013

Total Flugstunden: 19 830

Karriere:
6 Jahre UeG auf Hunter und Tiger
F/O: DC-9, DC-10, MD-11
CMD: A320, A330/340

So viele Bilder schwirren jetzt in meinem Kopf herum, so viele Erinnerungen an schöne Erlebnisse und interessante Menschen, die ich getroffen habe. Ich bin dankbar, dass ich das Glück hatte, diesen wunderschönen Beruf sicher ausüben zu können. Zeit habe ich jetzt noch viel mehr als bisher. Zeit möchte ich mir nehmen für Familie und Freunde und all das Neue, das noch kommen wird. Zeit braucht auch der Wechsel in diesen neuen Abschnitt meines Lebens. Fliegen – jetzt Abschied nehmen von einem Teil des Glücks.

Herzliche Grüsse, Paul (paul@sudi.ch)

Urs Bänziger



Eintritt: 1.1.1980
Pensionierung: 31.8.2013

Total Flugstunden: 16 200

Karriere:
F/O: DC-9, DC-10, MD-11
CMD: MD-80, A320, A330/340

Nach 33 Jahren als Pilot bei Swissair und Swiss verabschiede ich mich aus meinem aktiven Berufsleben. Ich blicke auf den schönsten Beruf dieser Welt zurück und erinnere mich gerne an die wunderschönen Erlebnisse. Am nachhaltigsten bleiben natürlich die zahlreichen Begegnungen mit meinen Kolleginnen und Kollegen aus Cockpit, Kabine, Maintenance und Station in Erinnerung. Nun hoffe ich, möglichst lange und gesund den neuen Lebensabschnitt zusammen mit meiner Frau geniessen zu können. Bei Euch allen bedanke ich mich für die professionelle Zusammenarbeit und wünsche Euch sichere und erlebnisreiche Flüge.

Many happy landings, Urs

Pensionierungen

Peter Holzer



Eintritt: 3.11.1975
Pensionierung: 31.7.2013

Total Flugstunden: 20 706

Karriere:
F/O: DC-9, MD-80, B-747
CMD: MD-80, A320, MD-11, A330/340

Herzlichen Dank an ALLE!

Tschou zäme, Peter

Rudolf Weisskopf



Eintritt: 1.10.1979
Pensionierung: 30.6.2013

Total Flugstunden: 20 320

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

Nach 35 Dienstjahren und 7797 Landungen freue ich mich auf ein Leben ohne Polaris und PHW4P.
Tschau zäme, merci vielmol, mached's guet und «many happy landings». Ruedi

Kaspar Flükiger



Eintritt: 1.10.1979
Pensionierung: 31.7.2013

Total Flugstunden: 19 168

Karriere:
F/O: DC-9, MD-80, DC-10, MD-11
CMD: MD-80, A320, A330/340

Ein herzliches Dankeschön an alle mit denen ich während vieler Jahre die schönsten Seiten der Fliegerei erleben und geniessen durfte, Euch werde ich nie vergessen. Nun gehört die PHW4P der Vergangenheit an, und ich freue mich auf viele klare Nächte, um mit der PHW4SKY den Himmel zu erkunden.

Alles Gute und auf Wiedersehen, Kaspar (www.astrokaspar.ch)

Jean-Pierre Ryser



Eintritt: 1.4.1979
Pensionierung: 31.7.2013

Total Flugstunden: 20 400

Karriere:
L-4, Bü-131 ... B-747 ... Airbus-Family

Chers amis, je vous remercie de m'avoir accompagné durant toutes ces années et de m'avoir permis d'accomplir mon métier de rêve sans grands incidents. Du rêve à la réalité, nous avons traversé différentes crises et nous nous sommes adaptés aux exigences de la direction. Je tourne une page pleine de souvenirs, d'odeurs d'impressions colorées, et me réjouis de profiter de mon temps pour poursuivre d'autres intérêts : la lecture, l'équilibrage énergétique... sans oublier la voltige aérienne.

Je vous souhaite tout le meilleur pour l'avenir, Jean-Pierre

Gedanken eines Fliegenden

Scored people

Text: Peter Tilly



Every morning around five, when I attempt to check in on the computers, in the OPS Centre, a red message alerts me, to the fact that I have to pass an English Language Test by the end of this year. Holy Crap!

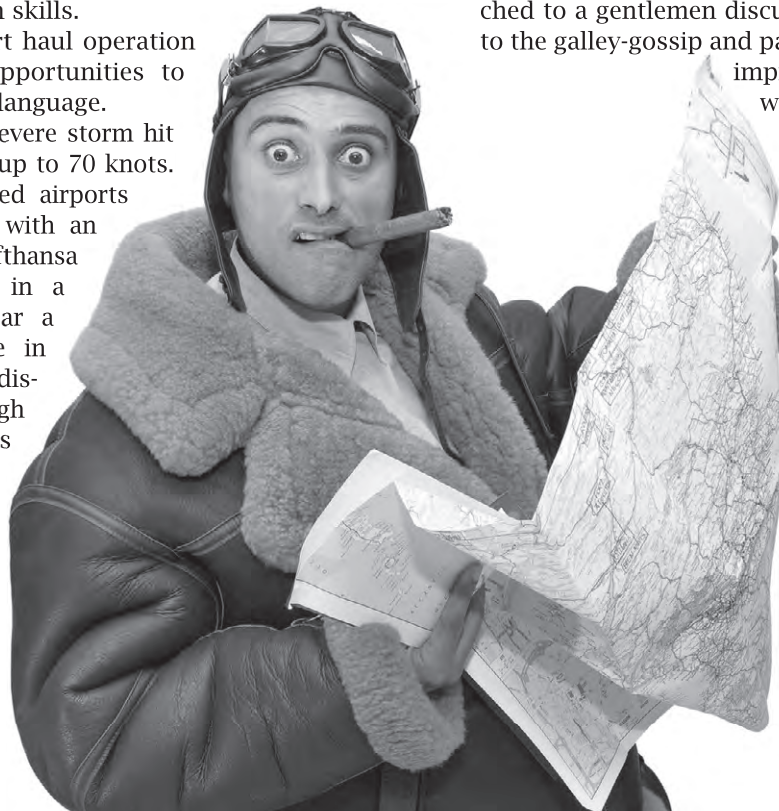
As a person, who is fearful before taking tests of any kind, I prepare myself as carefully as possible. For this reason I have chosen to write this column in English.

Two months ago, as luck would have it, I was rostered with an English Language Proficiency Checker (ELPC) on a very long flight leg... yeah right... a 45 minute sector. A great opportunity to pass the check between «silent cockpit phase after take-off», «public address», «requesting the flight connections at operation control», «flight planning for the next leg», «approach briefing», «public address» and «silent cockpit phase before landing». The day before I sent an email to the ELPC, to ask him to bring the forms and test questions along.

Fortunately, a very good friend of mine, flying for Qantas out of Sydney, was staying with me in Zurich, and he read my email and added to my well prepared English sentences. «I hereby confirm, that Mr. Peter Tilly speaks the best English I've ever heard», and believe it or not, the Checker didn't show up the next day... So I still haven't been tested, and I still have to be a little nervous, and yes, I still have to practice my English skills.

But even on short haul operation there are other opportunities to speak the aviation language.

Not long ago, a severe storm hit Europe with winds up to 70 knots. Most of the civilized airports were closed. I sat with an Austrian and a Lufthansa Skipper at a bar in a half star hotel near a runway somewhere in Europe and we discussed the rough and tough pilot's life. Despite that we all called German our mother tongue, a conversation in German was impossible. The Austrian «Kapitän» had an accent, which was more painful to the ear, than



the brake fans during the walk around. The Lufthansa «Flugzeugführer» came from a small village in the north of Germany, spoke Low German and sounded like a drunken Dutch sailor in a French «house of hill repute» in the middle of the night. In other words, communication in German was hopeless. So we switched to English.

We did what Captains do, when we are at a bar. We drank a few beers, told each other dirty jokes and spoke about the terrible weather outside. We all were happy, that the beer was cold and most of the airports around where closed.

«Are you scared?», the German asked me. «No, I'm scored, that's even worse!»

SCORE - A word I better not use! The discussion became louder and louder and I learned a lot of new English words, most of them I best not use during the scary English Language Proficiency Check. This conversation ended, when the Lufthansa «Flugzeugführer» went to the toilet.

«Peter, what are you thinking about», the Austrian «Kapitän» asked me. «I'm pretty nervous about the English exam I have to pass within the next few months», I replied. He laughed out loud and changed to his brake-fan-like-accent: «Wer long sudert wird net pudert». I didn't understand the meaning of the Austrian-brake-fan-sentence and asked for translation. «The more you whinge, the less you shag!», was his short answer.

Three young and pretty ladies from another crew joined our party and we stopped the pilot's talk and switched to a gentlemen discussion. We listened carefully to the galley-gossip and paid for drinks after drinks to

impress the female part of the world. The night was dark, the storm was still over Europe and our flights the next day were cancelled. My two colleagues got a day off away from home base, and I received standby duty from five a.m. till five p.m. from the Swiss dispatch...

I fell asleep and dreamt about things I can't write in this column. The German «Flugzeugführer» scored that night and I hope that I will score at the English Language Proficiency Check very soon.

Question: So is my English enough for a level four mark?

Balair, Belair, Air Berlin

Für Aussenstehende mögen die Bilder, die sich am Flughafen Zürich bieten, nicht immer einfach zu deuten sein. Da operieren Air Berlin Flugzeuge mit schweizerischen, österreichischen und deutschen Registrierungen. Die Rufzeichen «Balair», «Air Berlin» und «Niki» lassen sich ebenfalls nicht ohne weiteres zuordnen. Zudem sieht man öfters eine A330. Ganz so komplex ist es natürlich nicht, aber etwas Geschichte als Erinnerung kann nicht schaden.

Text: Markus Trachsler und Arne von Schneidmesser, Belpers-Vorstand

Um die Jahrtausendwende kaufte Philippe Bruggisser als Präsident der SAir-Group-Konzernleitung infolge der stipulierten Hunter-Strategie einige Airlines und Beteiligungen. Die Absicht dahinter war die Vormacht der Swissair, der sogenannten «flying bank», zu stärken. Die Balair betrieb schon damals das Chartergeschäft der Swissair. Im Zuge dieser Expansion profitierte auch sie.

European Leasure Group

Im Jahr 2000 wurde die European Leisure Group, bestehend aus den fünf Gesellschaften Balair, LTU, Volare, Sobelair und Air Europe Italy gegründet. Das Ziel war eine Bündelung der (Charter-)Kräfte. So war es etwa für Swissair Cargo plötzlich möglich, Fracht an exotische Destinationen zu liefern. Ausserdem plante man die Crews produktiver einzusetzen, da die Charter-Destinationen aus der Schweiz typischerweise nur ein bis zwei Mal pro Woche angefliegen wurden.

Schöne Wochen-Layovers oder die beliebten drei «Striche» (drei freie Tage an der Destination) hatten für das Management keine Priorität. Darum waren vor allem in die Karibik sogenannte «mixed rotations» vorgesehen. Konkret stellte man sich zum Beispiel vor, eine Balair-Crew mit der Balair-Maschine von Zürich nach Punta Cana fliegen zu lassen. Am nächsten Tag hätte dieselbe Crew dann die LTU-Maschine von Punta Cana nach Düsseldorf geflogen (ähnlich dem Wien-Shuttle-Konzept bei AUA). Die LTU-Crew hätte dafür die Balair-Maschine nach Zürich zurück gebracht.

Allerdings war die Balair damals noch mit dem Airbus 310 «Yellow Wings» unterwegs. Die Partner in der Leisure Group hingegen flogen mit der Boeing 767. Deshalb entschied man sich bei Balair das Typenmuster zu

wechseln. Dank Goldgräberstimmung («Wann kaufen wir BA? Oder doch zuerst Lufthansa?») erwarb man gleich zwei neue B-767, obwohl eigentlich bekannt war, dass der reine Tour-Operator-Markt in der Schweiz nur gut eine Maschine füllte.

Als Antwort auf die starke Verbandelung von Kuoni mit Edelweiss Air hatte Klaus Niederer, CEO Hotelplan Schweiz – und damit grösster Kunde der Balair – im gleichen Zeitraum die Vision einer eigenen Airline. Er bestellte deshalb zwei Boeing 757 in Form eines zehnjährigen Leasings bei IFLC in Kalifornien. Balair betrieb die Flugzeuge dann im Auftrag von Hotelplan.

Swissair oder Balair?

Zusammen mit den zwei B-767 ergab diese Bestellung einen sprunghaften Bedarf an Piloten. Eigentlich sah das Konzernpilotenmodell vor, dass die Swissair die Piloten für die Balair stellte. Man konnte sich als junger First Officer dazu entscheiden, so lange als Charterpilot zu fliegen, bis einen die Senioritätsnummer ins Upgrading bei der Swissair zurückrief. Je nach Dienstalter resultierte das in etwa fünf bis zehn Dienstjahren bei der Balair. Das bedeutete einerseits zwar ein etwas angepasstes Salär, Charter Duty Times, sowie einen Sitz in der Business Class als Ersatz für den Crewbunk. Andererseits beinhaltete es aber auch die Aussicht auf ein früheres Upgrading innerhalb der Balair.

Von den 13 geforderten First Officers konnte die Swissair aufgrund des eigenen Wachstums allerdings nur sieben entbehren. So kamen sechs First Officer und zwei Kapitäne als «Direct Entries» dazu.

Grounding

Beim Grounding vom 2. Oktober 2001 sah die Situation für die Balair wie folgt aus: Die beiden B-767 waren durch die Swissair von der eigenen Flight Lease geleast und somit Teil der Konkursmasse, während Hotelplan plötzlich zwei B-757 besass, aber keine eigenen Piloten hatte. Die Zeit drängte.

Zuerst rechnete man bei Hotelplan mit einem Bedarf von ungefähr 24 Piloten. In einer Zeit, in der es noch keine Buchungen über das Internet gab, hatte das Reisebüro aber nach wie vor Verbindlichkeiten auf der Langstrecke. Um sich die Langstreckenoption auch weiterhin zu erhalten, plante man in der Folge deshalb mit 34 Piloten.

Interessanterweise hatte damals niemand an ein Grounding der Swissair gedacht, wohl aber an eines der Balair. So gab es im Balair-GAV eine Regelung für die Rückkehr zur Swissair, natürlich gemäss der Senioritätsliste, weshalb zuerst die



Balair Airbus 310.

«alten Hasen» zur Swissair/Swiss zurück kehren mussten. Die Jüngeren hingegen konnten wählen, ob sie bleiben oder zur neu gegründeten Belair wechseln wollten. Senioritätstechnisch dürfte dies ein einzigartiges Kapitel gewesen sein. Übrigens wechselte nur ein einziger Kollege zur Swissair/Swiss, denn die allgemeine Lage und die Erfolgsaussichten für die Swiss waren im Oktober 2001 alles andere als rosig.

Gründung der Belair

Mit der Gründung der Belair am 16. Oktober 2001 konnten knapp 140 Stellen für Bodenangestellte, Flight Attendants und Piloten gerettet werden. Die Belair ist juristisch explizit ebenso wenig eine Nachfolgefirma der Balair, wie die Swiss eine Nachfolgefirma der Swissair ist. Um finanziell nicht belangt werden zu können, gab es diesbezüglich intensive Abklärungen seitens Hotelplan – sonst hätte es selbstredend keine Rettung gegeben. Um keinesfalls mehr an die Balair zu erinnern, wurden etwa alle Trolleys und Schubladen neu beschriftet. Das «a» am Rumpf wurde in einer Nacht-und-Nebel-Aktion mit einem «e» überklebt. Alles in allem hatte man nur vier Wochen Zeit zur Verfügung.

Die Geprellten ihrerseits wussten sich ebenfalls zu helfen, als von einem Tag auf den anderen dieselbe «HB-IOS» mit leicht verändertem Look am Horizont auftauchte. Wir Piloten mussten deshalb nebst der Bankgarantie von Hotelplan auch Bargeld mitführen. Die entsprechenden Kuverts in Tranchen zu 20 000, 30 000 oder 50 000 Franken wurden vor den Flügen jeweils beim Dispatch abgeholt. Dieses Verfahren kam auch schon in der Übergangsphase im Oktober zur Anwendung. Wenn

Belpers

Im Jahre 2002 als Verein gegründet, besteht die Belpers bis heute als aktive Interessensvertretung der Piloten der Belair. Seit der Zusammenführung im Jahre 2009 wurden die Piloten der Air Berlin Switzerland und eine erhebliche Anzahl Neuzugänge sukzessive für die Mitgliedschaft gewonnen. Mittlerweile zählen wir 99 Mitglieder (davon sieben Passive). Gemessen an der Zahl der aktiven Mitglieder erreichen wir aktuell einen Organisationsgrad von 96 Prozent.

Der Vereinsvorstand besteht derzeit aus sechs Mitgliedern. Diese repräsentieren eine ideale Mischung aus Kapitänen und First Officers. Auch kommen diese von der Belair, der Air Berlin Switzerland und von den Neuzugängen und sind sowohl in Zürich wie auch in Basel stationiert.

Die Autoren dieses Beitrags sind Mitglieder des Vorstands. Vizepräsident Markus Trachsler ist Kapitän, kam bereits als First Officer von der Swissair zur Balair und stammt somit aus der ursprünglichen Besetzung der Belair. Präsident Arne von Schneidmesser ist First Officer und erst Anfang 2010 nach der Zusammenführung in den Dienst der Belair getreten.



Belair Boeing 767.

das Flugzeug auf Aussenstationen im Turnaround ohne Crew abgestellt war, wurde das Geld in der abschliessbaren Pistolenbox versteckt.

Zurück auf die Langstrecke

Im Mai 2002 konnte die Belair endlich wieder eine B-767 von der Air Europe übernehmen. Allerdings gab es Probleme mit der sofortigen ETOPS-Zulassung über 180 Minuten. Die für die Wartung zuständige LTU hatte in der Zwischenzeit auf Airbus umgestellt. Unsere B-767 hatte deshalb anfänglich nur die ETOPS-Zulassung über 120 Minuten. Speziell für den Flug nach Cancun hätte dies enorme Mehrkosten bedeutet. Darum setzten wir die B-767 zuerst nur in Europa ein. Im September 2002 konnten wir dann endlich auch wieder in die Ferne fliegen.

Einstieg von Air Berlin

Mit dem Internet kam das klassische Tour-Operator-Geschäft immer mehr unter Druck. Easy Jet expandierte als direkter Konkurrent ab 2004 auch in Basel. Die Margen nahmen ab, das Flugrisiko blieb unverändert hoch. Unter diesen Vorzeichen wurde die Belair im Jahr 2007 an die Air Berlin verkauft. Diese befand sich damals auf einem enormen Wachstumskurs. Sie hatte sich eben die LTU einverleibt, und kurz nach unserer Übernahme visierte sie schon die Condor an. Dieses Geschäft scheiterte allerdings am deutschen Bundeskartellamt.

Ende 2009 fand der letzte Boeing-Flug von Belair statt. Seither essen wir nicht mehr mit einem Logbuch auf den Knien. Es folgte eine Zusammenführung mit der bis dahin parallel existierenden Air Berlin Switzerland, auf deren Entwicklung wir in der folgenden Ausgabe der «Rundschau» eingehen wollen.

Air Berlin Group heute

Wie bereits angedeutet, ist unsere heutige Operation durch den Zusammenschluss diverser Verbundairlines innerhalb der Air Berlin Group geprägt. In Deutschland zählt die Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) dazu. Diese fliegt mit Bombardier Dash 8-Q400 und kommt auf kürzeren Regionalstrecken mit geringerem Passagieraufkommen zum Einsatz. Zusätzlich fliegen Germania und Tuifly mit einer festen Anzahl B-737-700 und B-737-800 im «wet lease» und in den Farben der Air Berlin.



Air Berlin A320.

Von und nach Österreich betreibt Niki A319, A320, A321 und Embraer 190.

Air Berlin selber operiert zurzeit mit B-737-700, B-737-800, A319, A320, A321 und A330. Letztere kommt sowohl auf der Langstrecke als auch innerhalb Europas zum Einsatz und verstärkt an den Wochenenden unsere Verbindung ab Zürich in das Air Berlin Drehkreuz Palma de Mallorca.

Flugzeugverschiebungen

Daneben betreibt Air Berlin zurzeit noch einige A319 mit österreichischer Registrierung. Diese sollten ursprünglich in das AOC der Niki überstellt werden,

verblieben aber letzten Endes auf Druck der deutschen Pilotenvertretungen bei der Air Berlin.

Zusätzlich fliegen diesen Sommer drei Embraer 190 in Niki-Bemalung bei der LGW in Deutschland. Eigentlich sollte die gesamte Embraer-Flotte zur LGW verlagert werden. Niki nimmt diese Flugzeuge nun zum Winter aus ähnlichen Gründen zurück in ihr AOC.

Belair im Auftrage der Air Berlin

In der Schweiz betreiben wir heute sechs A320 und zwei A319. Eine A320 ist in Basel stationiert, der Rest fliegt ab Zürich. Auf Flügen ab der Schweiz verwenden wir das Rufzeichen «Belair» (BHP) zusammen mit dem «4T»-Designator nur noch auf denjenigen Strecken, die aus der EU herausführen. Innerhalb der EU kommt das Rufzeichen «Air Berlin» (BER) mit dem «AB»-Designator zum Einsatz.

Eine Ausnahme stellen die Niki-Flüge dar. Diese werden unter dem Rufzeichen «Fly Niki» (oder einfach «Niki») und dem «HG»-Designator abgehandelt. In der Schweiz betrifft dies hauptsächlich die Verbindung nach Wien. Dank einer Ausnahmeregelung wird in diesem Sommer auch die Verbindung von Zürich nach Fuerteventura von der Niki unter ihrem eigenen Rufzeichen geflogen.

Da grundsätzlich alle Verbundairlines der Air Berlin Group in der Schweiz eingesetzt werden können, ist das Rufzeichen allein kein Hinweis mehr auf den ausführenden Operator. Eines ist jedoch sicher, bis zum heutigen Tage sitzen in schweizerisch registrierten Flugzeugen ausschliesslich Piloten der Belair. ●

Foto-Impressionen der ehemaligen Balair



Die ersten von Balair operierten Flugzeuge, waren zwei Vickers Viking (1957 bis 1963).



Balair operierte vier Fokker F27, wovon drei hauptsächlich für die Swissair von Bern betrieben wurden.



Balair setzte von 1968 bis 1971 auch eine Convair Coronado CV990 ein.



Balair benutzte eine DC-10 für ihre Langstreckenoperation. Zum Teil wurden auch B-747 der Swissair für diese Charter-Flüge eingesetzt.

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Farnair Europe hat bei Aeronautical Engineers Inc. in Miami vier **Boeing 737-400SF** Frachter bestellt sowie Optionen für vier weitere Maschinen platziert. Mit ihren ersten Jets will die Farnair Gruppe einem Kundenbedürfnis nach grösseren Flugzeugtypen nachkommen. Begonnen hatte die Airline mit Flugzeugen des Musters Fokker 27. Aktuell betreibt sie die Typen ATR42, ATR72 und Beech 1900. Ersten Angaben zufolge sollen die B-737 aber nicht auf den Farnair Flügen ab der Schweiz zum Einsatz kommen, sondern von europäischen Stationen im Express-Frachtgeschäft eingesetzt werden.

Die Tessiner Fluglinie **Darwin** mausert sich im laufenden Jahr in fast schon beängstigendem Tempo zu einem europaweit tätigen Anbieter. Nachdem die Airline erfolgreich am Bieterverfahren für die Strecke Bolzano - Rom teilgenommen und in Zusammenarbeit mit CSA Flüge ab Prag aufgenommen hat, gab sie innerhalb weniger Wochen den Einstieg in die Märkte Leipzig/Halle und Cambridge bekannt. An beiden Orten soll jeweils eine Saab 2000 stationiert werden. Ab Leipzig wird die Airline mit insgesamt 24 wöchentlichen Flügen nach Amsterdam und Paris operieren. Ab Cambridge sind insgesamt 25 wöchentliche Frequenzen nach Amsterdam, Mailand, Paris und Genf geplant, die im Codeshare mit Alitalia angeboten werden sollen. Um mit der rasanten Lancierung neuer Standorte mitzuhaltenden, bemüht sich die Airline um weitere Saab 2000. Die Darwin Flotte zählt momentan neun ehemalige Crossair Maschinen dieses Musters.



Fly Nonstop verfügt über eine Embraer 190.

Etwas überraschend hat das norwegische Reisebüro **Fly Nonstop** bekannt gegeben, dass man in der kommenden Wintersaison zweimal wöchentlich Ski-Charter ab Kristiansand nach **St. Gallen-Altenrhein** anbieten wolle. Als Flugtage sind Mittwoch und Samstag geplant. Die Flüge sollen am 28. Dezember aufgenommen werden. Da Fly Nonstop über keine eigene Betriebslizenz verfügt, wird die einzige Embraer 190 von der niederländischen Denim Air betrieben. Zuvor hatte die norwegische Luftfahrtbehörde dem Reisebüro untersagt, am Markt als «Fluggesellschaft» aufzutreten.

World News...

Germany has purchased two **Northrop Grumman** anti-missile systems for 26 million US dollars for its two «Luftwaffe» Airbus 319 VIP aircraft. The twinjets were built in 2009 specifically for the German government. The purchase was made by the US Air Force on behalf of Germany, which is common practice with foreign military sales. The large aircraft infrared countermeasures equipment modifications will be made at Rolling Meadows, Illinois, to be finished by 2016. As Germany is an active NATO partner with troops deployed in Afghanistan its VIPs are facing new threats.



The Airbus 350-900 taking off for its first flight.

Airbus looks into additional assembly capacity for the A350 following increased interest for the A350-1000, the largest member of the family. A conversion of a Qatar Airways order and agreements with Cathay Pacific and Air Lease during the last year caused the «-1000» series to emerge from a period of sleep. British Airways has also tentatively selected the «-1000» to help replace its Boeing 747-400 fleet. Measuring 74,3 metres from nose to tail, the A350-1000 is the longest fuselage version of Airbus' all new family of widebody jetliners. In a typical three-class configuration, the A350-1000 seats a total of 350 passengers. Combined with a range of approximately 8400 nautical miles, this creates a significant advantage for operators in terms of revenue. The aircraft can also be configured for a higher density layout to accommodate up to 440 passengers. Over 70 percent of the A350 XWBs airframe are made of advanced materials combining composites, titanium and advanced aluminium alloys. While EADS has not yet indicated how Airbus might increase assembly capacity, Boeing has already established a second US-based line for the Boeing 787 at its factory in Charleston, South Carolina.

ICAO and IATA have published their **annual safety reports** for 2012 with an accident rate that is 33 percent less compared to the previous year. The joint ICAO/IATA 2012 rate was at 2.4 accidents per million flights for all commercial aircraft types above 5700 kg. The figure is derived from safety-related events involving substantial aircraft damage or serious injury and decreased from 3.6 accidents per million flights from the time it was developed and published in 2011.

Air crews visiting **Bologna Airport** in May faced an unusual surprise when the regular «Follow-me» vehicle was replaced by a **Lamborghini LP700-4 Aventador** super-car. The arrangement formed part of the 50th anniversary of the Italian manufacturer Automobili Lamborghini, which is based in nearby Sant'Agata Bolognese. The car being powered by a 700 hp V12 engine, received several modifications for its use at Bologna Airport, including a high visibility red and white checkerboard paint scheme, rooftop bar signs and flashing lights.



The Lamborghini Aventador used as a «Follow-me» car.

Embraer is still considering a stretched version of its second-generation E-Jet, once re-engining of its regional jet family will be completed towards the end of the decade. However, the Brazilian airframer will limit the size of any stretched version to less than 140 seats in order to avoid competing directly with the Airbus A320neo or the Boeing 737MAX families. The current Embraer E195 seats about 106 passengers in a standard two-class configuration. A future turboprop may also be on the table but Embraer is likely to wait for new technology and engines to become available before it considers developing a completely new aircraft.



Sir Richard Branson wearing the Air Asia uniform.

Sir Richard Branson, Chairman of the Virgin Group had his legs shaved and was given a flight attendant uniform. Two years ago, when he was the main spon-

sor of the Virgin Racing Formula One team, he bet Tony Fernandes, head of the low cost carrier **Air Asia** and the Lotus F1 team, that his team would gain more points in the constructors' championship. The forfeit was to dress up in a flight attendant uniform of the rival carrier and serve food and drinks on a flight. Apparently, Branson wasn't very good at his new role, «accidentally» spilling the contents of his tray into the rival CEOs lap.

Crash News...

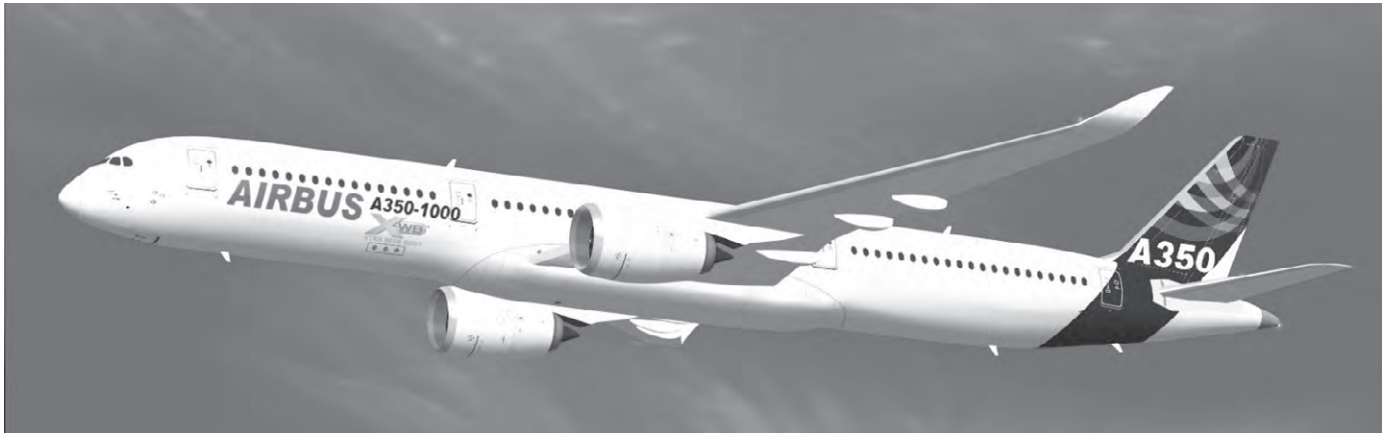
Failure by an **Ilyushin 76** crew to extend the flaps before take-off caused the Sudanese heavy freighter to stall and crash as it departed Khartoum, having barely gained any height. All four crew members were killed in the accident. The flight engineer, who is responsible for flap extension during take-off preparations, was found to have alcohol in his blood. The aircraft struggled to climb, reaching a height of just seven metres before drag from the retracting landing gear slowed the airspeed to 165 knots which caused the jet to stall. The flight heading for Juba, South Sudan was operated by **Ababeel Aviation**. It was the last flight for the crew before returning home to Russia and Ukraine. The previous night some crew members had celebrated with alcohol. Cockpit voice recordings indicated that the crew did not use any checklist during engine start procedure, taxiing or prior take-off. Analysis of the weight data revealed that the actual take-off weight was four tons higher than the one calculated on the loadsheet. After engine start the pilot realised he would have to manoeuvre the large aircraft out of a tight parking area. Instead of seeking pushback assistance, he reversed the engines and the aircraft moved backwards «shaking vigorously». Flight recorder data shows that the flaps had not been deployed when the jet began its take-off roll. The inquiry says that an unwritten procedure sometimes followed by crews involves starting the roll with flaps retracted, and extending them in stages at certain speeds, until reaching the required setting.

Short News...

Lufthansa hat ebenfalls richtig zugeschlagen und es den ganzen Billigairlines nachgemacht. Auf einen Schlag wurden 100 Flugzeuge der A320-Familie bestellt. Dabei handelt es sich um 30 A320ceo mit Sharklets sowie um je 35 **A320neo** und **A321neo**. Diese sind aber nicht nur für Lufthansa selbst, sondern auch für andere Airlines der Gruppe vorgesehen. Ausserdem wurden zwei zusätzliche A380 in Auftrag gegeben (total 19). Mit insgesamt 532 Airbussen ist die Lufthansa somit der grösste Airline Kunde des europäischen Herstellers.

Wenige Tage später gab **Turkish Airlines** eine Order über 117 Flugzeuge der A320-Familie zur Lieferung zwischen 2015 und 2020 bekannt. In der Türkei ist man seit den letzten Boom-Jahren sehr optimistisch, und der angekündigte neue Riesen-Airport in Istanbul muss gefüllt werden. Es geht um 82 Festbestellungen (25 **A321**, vier **A320neo**, 53 **A321neo**) sowie um 35 Optionen (**A321neo**). Zudem orderte Turkish auch noch 70 zusätzliche Boeing B737 (plus 25 Optionen). Dabei handelt es sich um 20 **B-737-800**, 40 (+25) **B-737MAX-8** und um zehn **B-737MAX-9**.

Die Lufthansa und Turkish Orders wurden allerdings kurz danach von einer Bestellung der **Lion Air** aus Indonesien über gleich 234 Airbusse in den Schatten gestellt.



Der Airbus 350XWB-1000 ist vier Meter länger als der A350-900 und 14 Meter länger als der A350-800.

Es geht um 60 **A320ceo**, 109 **A320neo** sowie um 65 **A321neo**. Erst kürzlich hatte Lion Air 230 zusätzliche B737/NG/MAX bestellt.

British Airways schloss einen Vorvertrag über 18 **Airbus 350XWB-1000** (plus 18 Optionen) ab. Daneben bestellte BA weitere 18 **Boeing 787-9** (total 42 Dreamliner). Die A350 ersetzen nach Angaben von British Airways zusammen mit den B787 insgesamt 30 B-747-400. Die Muttergesellschaft IAG hat ausserdem bereits Lieferpositionen für Iberia über weitere A350 und B-787 reserviert. Zu einer Bestellung kommt es allerdings erst, wenn Iberia ihr Reorganisationsprogramm erfolgreich abgeschlossen hat.

Porter Airlines aus Toronto schloss einen Vorvertrag über zwölf **Bombardier CS100** (plus 18 Optionen) ab. Sie sollen ab dem Toronto City Centre Airport zum Einsatz kommen, der momentan aber nicht für Jets zugelassen ist.

Brussels Airlines beschaffte als dritten A330-200 diejenige Maschine, die nach der Air Australia / Strategic Pleite vor etwa einem Jahr in Zürich abgestellt worden war. Das Flugzeug war seinerzeit werksneu an Sabena geliefert worden und flog später auch bei Lufthansa, sowie bei Swiss. Brussels betreibt daneben ebenfalls fünf A330-300. ●

Anzeige

IM ZENTRUM KLOTEN UND DOCH IDYLLISCH GELEGEN.

An der Hinterhofstrasse entstehen 11 moderne 4½- bis 5½-Zimmer-Eigentumswohnungen im MINERGIE®-Standard. Ihr Kontakt: Eva Weber, 043 444 26 46. www.blickpunkt-wildermann.ch

Blickpunkt ● Lebensraum AG
Seestrasse 98 | 8610 Uster | www.blickpunkt-lebensraum.ch

walden, weber

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 60 Jahren



Pilatus P3-01 HB-HON.

Um den neuen Anforderungen in der Pilotenausbildung gerecht zu werden, befasste sich Pilatus ab 1952 mit der Entwicklung eines neuen Trainingsflugzeugs. Das Resultat war der P3. Bereits am 3. September 1953 konnte Testpilot Georg Gisler den Erstflug des Prototyps P3-01 HB-HON durchführen. Das zweiseitige Schul- und Trainingsflugzeug P3 ist ein freitragender Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Der P3 wurde für die Schweizer Luftwaffe in Serie hergestellt und war das erste Pilatus Flugzeug, das exportiert wurde. Die im Jahr 1958 in 60 Exemplaren beschafften Schul- und Trainingsflugzeuge Pilatus P3 wurden in ihrer Hauptaufgabe (Piloten-Grundausbildung) bereits 1983 durch die neuen Turbotrainer Pilatus PC-7 abgelöst. Während der 36-jährigen Verwendungsdauer wurden drei P3 Maschinen bei Unfällen zerstört. Weitere 35 dieser unbewaffneten Propellerflugzeuge wurden in den Jahren 1991 und 1992 öffentlich versteigert und der zivilen Verwendung zugeführt. Die restlichen 22 noch verbliebenen P3 wurden nun aus Spargründen ebenfalls stillgelegt und ab dem 22. April 1995 vom Bundesamt für Militärflugplätze in Dübendorf zur Versteigerung gebracht.

... vor 50 Jahren

Am Morgen des 4. Septembers 1963 lag über dem Flughafen von Zürich dicker Nebel. Die Pistensicht (RVR) auf der Piste 34, die für den Start vorgesehen war, wurde mit 180 Metern angegeben. Die verlangte Mindestsichtweite für den Start der Caravelle betrug aber 400 Meter. Um 7.04 Uhr Lokalzeit erhielt das Flugzeug, eine Sud Aviation SE-210 Caravelle III mit der Immatrikulation HB-ICV, die Rollerlaubnis. Um 7.05 Uhr meldete die Crew, dass sie einmal über die Piste und wieder zurück rollen werde, um die Sicht zu rekonoszieren und gleichzeitig den Nebel wegzublasen. Dies geschah mit erhöhter Triebwerksleistung und unter vermehrter Anwendung der Radbremsen. Dabei kam es zu einer Überlastung der Hydraulik. Der Start erfolgte um 7.13 Uhr. Nach sieben Minuten erreichte die Caravelle eine Höhe von 2700 Metern, worauf sie wieder an Höhe zu verlieren begann und in eine leichte Linkskurve ging. Der Höhenverlust beschleunigte sich zunehmend. Um 7.21 Uhr wurde

noch ein Notruf des Piloten empfangen. Um 7.22 Uhr stürzte das Flugzeug in steilem Bahnneigungsflug und mit sehr hoher Geschwindigkeit am Ortsrand von Dürrenäsch in einen Acker. Alle 74 Passagiere und sechs Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Obwohl am Absturzort einige Häuser schwer beschädigt wurden, kam von den Bewohnern niemand zu Schaden. Eine ganz besondere Bedeutung erhielt dieser Unfall durch den Umstand, dass 43 Passagiere aus dem Bauerndorf Humlikon kamen. Sie wollten eine landwirtschaftliche Versuchsanstalt in der Nähe von Genf besuchen, und für die meisten dieser Passagiere war es der erste Flug überhaupt. Humlikon hatte damals 217 Einwohner, es verlor also auf einen Schlag einen Fünftel seiner Einwohner. Als Unfallursache wurde ein totaler Steuerverlust durch Ausfall aller Hydrauliksysteme festgestellt.



Absturzstelle der HB-ICV.

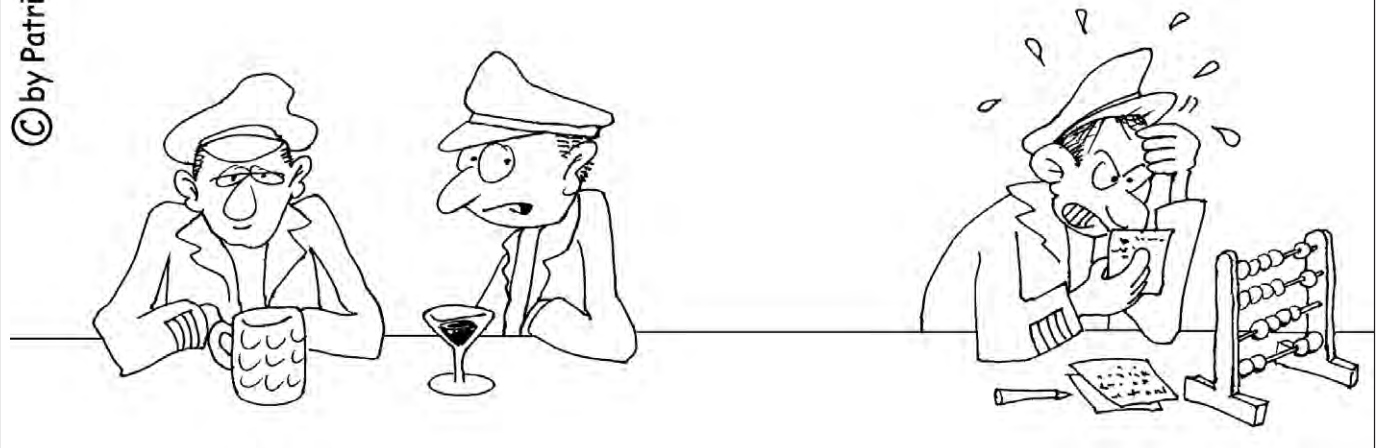
... vor 40 Jahren

Air Canada Flug 143, eine Boeing 767-200 mit 61 Passagieren und acht Besatzungsmitgliedern an Bord, ging am 23. Juli 1983 mitten im Flug der Treibstoff aus. Die neu erstandene B-767 war als erste Maschine mit Treibstoffanzeigen in Kilogramm ausgerüstet. Die Besatzung war aber gewohnt in Pfund zu tanken. An diesem verhängnisvollen Tag waren sämtliche Treibstoffanzeigen defekt. Beide Piloten, die Betankungsmannschaft und die Flugplanungsstelle berechneten die benötigte Treibstoffmenge. Dabei machten alle den gleichen Umrechnungsfehler. Der Crew gelang eine Notlandung auf dem Flughafen in Gimli, obwohl damals auf der Piste 32L eine Motorsportveranstaltung stattfand. In der Presse erhielt dieses Flugzeug, das nach einem letzten Flug mit den Beteiligten von damals am 24. Januar 2008 auf dem Mojave-Airport in Kalifornien ausser Dienst gestellt wurde, den Spitznamen «Gimli Glider».

... vor 20 Jahren

Am 14. September 1993 startete in Frankfurt ein Airbus 320 der Deutschen Lufthansa mit der Flugnummer LH 2904 zu einem ganz normalen Linienflug in Richtung Warschau. Bis Warschau verlief der Flug ohne Zwischenfälle. Als die Maschine im Luftraum über Warschau eintraf, war es kurz vor halb vier Uhr nachmittags. Das Wetter war schlecht, es herrschte ein leichter Sturm und der Himmel hing voller Gewitterwolken. Trotzdem

THE AVIATOR'S



«...ich bevorzuge Pints und Galons!»

schien es für eine sichere Landung noch gut genug. Deshalb brachte der Kapitän das Flugzeug zur Landung und setzte es routinemässig auf der Landezone auf. Als er allerdings die Geschwindigkeit drosseln wollte, funktionierten die Bremssysteme nicht wie gewünscht. Erst nach 13 Sekunden Bodenkontakt entfalteten sie ihre volle Bremsleistung - zu spät, um den Airbus noch rechtzeitig zu stoppen. Der Airliner raste über die Landebahn hinaus und wurde erst von einem Erdwall hart gebremst. Aus einem beschädigten Flügel lief Kerosin aus und entzündete sich nach kurzer Zeit. Das Flugzeug stand in Flammen. Nur dem schnellen Handeln der Flugzeugcrew war es zu verdanken, dass bis auf den First Officer und einen Passagier alle weiteren 68 Insassen das Unglück überlebten.



TAM 5 beim Start



LH Airbus in Warschau.

... vor 10 Jahren

TAM 5 (Trans-Atlantik-Modell) - «The Spirit of Butts Farm» genannt - war ein ferngesteuertes Modellflugzeug

mit Autopilotfunktion der TAM-Serie von Maynard L. Hill (USA) und seinem Team Barrett J. Foster und David G. Brown. Die Maschine startete am 9. August 2003 um sechs Uhr von Cape Spear nahe St. John's, Neufundland, Kanada. Nach einem anfänglich unruhigen Flug bei Rückenwind und mit Fluggeschwindigkeiten bis zu 88 Kilometern pro Stunde (48 Knoten) stabilisierte sich das Modell, wie die mittels Satellit übertragenen Daten zeigten, auf die geplante Geschwindigkeit von 69 Kilometern pro Stunde (37 Knoten) über Grund. Das Flugmodell erreichte nach 3030 Kilometern und 38,5 Flugstunden Mannin Beach nahe Clifden in Irland. Dave Brown übernahm die Kontrolle des Modells vom Boden aus und landete es um 14.08 Uhr Ortszeit unter dem Beifall zahlreicher Zuschauer nur wenige Meter neben dem ausgelegten Landekreuz. Das Hightech-Modell wurde während mehr als 99 Prozent der Flugzeit durch einen Autopiloten gesteuert. Nach der Landung waren noch 55 Kubikzentimeter Kraftstoff im Tank. ●

Shooter's Corner

Zeit als Gestaltungsmittel



Die Zeit spielt eine grosse Rolle in der Fotografie. Natürlich ist insbesondere der Moment der Aufnahme entscheidend. Ebenso wichtig ist aber auch die Dauer der Belichtung, deren Wahl man am besten nicht der Kameraautomatik überlässt.

Text: Dominique Wirz

Die Belichtungszeit gibt dem Fotografen nämlich die Kontrolle darüber, wie Zeit und Bewegung im Bild erscheinen. Schnelle Zeiten und Blitzgeräte können einzigartige Bilder ermöglichen, die die Zeit still stehen lassen. So ist es heute möglich sogar eine Gewehrkugel zu sehen, die einen Apfel durchdringt. Langsame Belichtungszeiten oder gar Langzeitbelichtungen können die Bewegung eines Motivs zeigen, indem sie das Motiv verwischen oder mit der Technik des «Mitziehens» den Hintergrund verwischen. Es lohnt sich also, einmal bewusst auf die Belichtungszeit zu achten.

Der entscheidende Moment

Gerade bei bewegten Objekten gibt es meist einen kurzen Moment, der die Bewegung optimal darstellt. Bei rhythmischen Bewegungsabläufen oder auch Gesten von Personen sollten Sie erst dann auslösen, wenn sich die Bewegung auf dem «toten Punkt» befindet, also bevor sie in die andere Richtung umschlägt. Ein Beispiel dafür sind ein Pendel oder eine Schaukel, die sich im höchsten Punkt befindet. Dazu ist eine kurze Belichtungszeit erforderlich. Wie kurz sie sein muss, hängt davon ab, wie schnell und gross das Objekt ist, und wie gross der Winkel zur Aufnahmeachse ist. Je seitlicher, desto kürzer muss auch die Verschlusszeit sein.

Personen interagieren durch Ihre Blick- und Bewegungsrichtungen in einer Szene mit anderen Bildelementen im Bild. Wenn beispielsweise ein Kind zur Puppe im Schaufenster hinauf schaut, ist die Wirkung anders, als



Sansibar, Tansania: Durch eine kurze Verschlusszeit (1/640 Sek.) wird dieser Springer am Hafen «eingefroren».

Fotokurse im Herbst 2013

Die Wahl des richtigen Moments und der richtigen Belichtungszeit sind so elementar in der Fotografie, dass dies in allen Kursen thematisiert und geübt wird. Profitieren Sie von unserem Know-how!

- **Blitzfotografie:** Sa, 5. Oktober 2013, Winterthur
- **Reisefotografie:** So, 6. Oktober 2013, Winterthur
- **Tierfotografie:** Sa, 12. Oktober 2013, Zoo Zürich
- **Bildgestaltung:** So, 10. November 2013, Winterthur

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

wenn es einfach daran vorbei geht. Es sind meist solch subtile Momente, die das gewisse Etwas an einem Bild ausmachen. Oft lassen sich solche Momente gar nicht planen, sondern fallen erst im Nachhinein bei der Bildauswahl auf. Erfahrene Fotografen entwickeln mit der Zeit ein Gespür für solche Momente und können sie in einem bestimmten Mass im Voraus erahnen. Zumindest sind sie bereit, wenn sich ein solcher Moment ergeben würde. Ein weiteres Rezept: Gut beobachten, viel fotografieren und ab und zu den Serienbild-Modus einschalten. Das erhöht die Erfolgsquote schnell!

Bewegungsunschärfe

Wählen wir eine längere Belichtungszeit für ein bewegtes Objekt, so entstehen eine Unschärfe und ein Wischeffekt, die der Betrachter als natürliche Bewegung interpretiert. Wichtig dabei ist, dass die Kamera absolut statisch ist und sich der Hintergrund nicht bewegt und somit scharf erscheint. Durch die Verknüpfung von statischen und dynamischen Bildelementen entstehen reizvolle Gegensätze. Nehmen wir als Beispiel das Menschengewimmel auf einem Platz (Bahnhof, Markt): Setzen Sie die Kamera auf ein Stativ und wählen Sie eine lange Belichtungszeit. So werden die Menschen verwischt und die Umgebung scharf wiedergegeben. Der Verschluss muss dabei so lange offen bleiben, dass das bewegte Motiv in dieser Zeit seine Position im Bildausschnitt deutlich ändert, also quasi eine gewisse Strecke auf dem Chip zurücklegt. Sie sollten jedoch darauf achten, dass das bewegte Motiv noch zu erkennen ist. Am besten testen Sie verschiedene Belich-



Durch Mitziehen bei 1/40 Sekunde bleibt meine Tochter Annika scharf erkennbar, während der Hintergrund verwischt und dem Bild eine sehr dynamische Wirkung gibt.

ungszeiten für den gewünschten Effekt aus. Bei Fließgewässern führt eine Zeit von 1/15 oder 1/8 Sekunde in der Regel noch zu Bildern, die dem, was wir sehen, einigermaßen nahe kommt. Längere Belichtungszeiten lassen das Wasser sehr stark verwischen, was fast märchenhaft wirkt. Kürzere Zeiten frieren das Wasser bald unnatürlich ein.

Besonders spannend ist die Bewegungsunschärfe immer dann, wenn ein Teil des Motivs noch scharf abgebildet wird, während die sich schneller bewegenden Teile verwischen. Der Läufer, dessen Beine unter ihm wirbeln, das Modell, dessen Haarspitzen im Wind wehen oder der Ventilator, dessen Rotorblätter sich drehen, sind gute Beispiele für bewegte Teilmotive.

Verwackeln

Verwackelte Bilder kommen sehr schnell und meist unerwünscht zustande, weil zum Beispiel die Belichtungszeit nicht kurz genug ist, um die Bewegungen der in der Hand gehaltenen Kamera einzufrieren. Verwackelte Bilder werden vom Betrachter schnell als ein Fehler des Fotografen interpretiert. Als gewollte und – nur manchmal – gelungene Aufnahme werden nur Aufnahmen akzeptiert, bei denen dieser Effekt sehr deutlich und auch nur in einer Richtung eingesetzt wird. Entweder symbolisieren diese Bilder genau die gehetzte, subjektive Sichtweise eines Fotografen im Lauf, oder die Bilder leben vorwiegend von einem Wischeffekt und erhalten eine abstrakte Wirkung. Dieselbe abstrakte Wirkung erreichen Sie beispielsweise auch, wenn Sie während der Aufnahme am Zoomring drehen und somit einen «Zoomeffekt» erzeugen.

Mitziehen

Indem Sie die Bewegungsrichtung Ihres Motivs mit der Kamera verfolgen, während Sie auslösen, erhalten Sie einen Mitzieheffekt, der die Geschwindigkeit und Bewegung des Motivs unterstreicht. Sie erhalten ein mehr oder weniger scharfes Motiv vor einem streifenförmig verwischten Hintergrund. Je exakter Sie die Bewegung verfolgen, desto mehr Details wird das bewegte Motiv zeigen. Damit dieser Effekt besonders attraktiv und eindrucksvoll zu Geltung kommt, sollten Sie die Verschlusszeit nicht zu kurz wählen. Bei Zeiten zwischen 1/8 und 1/30 Sekunde ergeben sich im Hintergrund lange Querstreifen, die bis zur Unkenntlichkeit verschwimmen können. Solche Bilder funktionieren allerdings nur, wenn sich das Motiv parallel zum Fotografen bewegt, das heisst, der Abstand bleibt während der Aufnahme gleich. Wichtig ist, dass Sie die Bewegung Ihres Oberkörpers schon vor dem Auslösen beginnen, im Moment des Auslösens gleichförmig weiterführen und erst nach Abschluss der Aufnahme aufhören. So stellen Sie sicher, dass Start und Stopp der Bewegung nicht zu einem unerwünschten Schlenker führen. Aus dem gleichen Grund dürfen Sie auch die Füße nicht bewegen. Das Ziel ist, dass sich das Objekt immer an der gleichen Stelle des Suchers und letztlich des Sensors befindet. Eine grosse Hilfe sind dabei auch moderne Objektive mit Anti-Schüttel-Mechanismus. Wenn die Bewegung vorhersehbar und völlig horizontal abläuft, bietet sich der Einsatz eines Stativs an. Dadurch werden Bewegungen nach oben und unten vollständig ausgeschlossen. Viel Erfolg beim Ausprobieren! ●

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Paul Meierhans 11.4.1928 – 8.6.2013
SF/E DC-10, pensioniert am 30.4.1985

Erik Hedlund 22.7.1922 – 18.6.2013
ehemaliges Mitglied

Oskar Scheitlin 15.12.1919 – 24.6.2013
Navigator, pensioniert am 31.12.1974

David Smith 10.12.1925 – 3.7.2013
ehemaliges Mitglied, pensioniert am 31.12.1983

Walter Kuhn 13.6.1935 – 12.7.2013
Captain MD-11, pensioniert am 30.6.1993

Heinz Sulger 3.7.1926 – 7.8.2013
ehemaliges Mitglied, SF/E B-747, pensioniert am 31.10.1981

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen

22.9. – 30.9.2013

21.10. – 28.10.2013

25.11. – 2.12.2013

Diverses

inkl. Strategieseminar mit Spezialisten

Pensionierten-Stamm

24.9.2013

29.10.2013

26.11.2013

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

Datum: jeweils am letzten Dienstag im Monat.

NEU!

Get Together (Treff für Piloten und ATC)

Treffpunkt jeweils ab 17 Uhr in der Angels' Wine Tower Bar im Radisson Blu am Flughafen Zürich

Nächste Termine: 15. Oktober 2013, 19. November 2013 und 17. Dezember 2013



Porsche empfiehlt **Mobil 1**

Absolute Stille.

Nur das Prinzip Leistung spricht Bände.

Sprechen Sie mit uns über eine Testfahrt:

Der neue 911 Turbo ab September 2013.



PORSCHE

Porsche Zentrum Winterthur

AMAG Automobil- und Motoren AG
Steigstrasse 3
8406 Winterthur
Tel. 052 208 33 33
Fax 052 208 33 99
kontakt@porsche-winterthur.ch

911 50
50 Jahre Porsche 911 – Tradition Zukunft

911 Turbo S – Motorleistung: 560 PS. Treibstoff-Normverbrauch: gesamt 9,7 l/100 km. CO₂-Ausstoss: 227 g/km. CO₂-Mittelwert aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 153 g/km. Energieeffizienz-Kategorie: G

P.P.

8302 Kloten

Exklusives Mitgliederangebot: privaLex®

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

SWISS ALPA
Airline Pilots Association

Spezial-Rabatt 50%!



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

Ein Rechtsschutz-Volltreffer.

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

privaLex® setzt Ihre Interessen weltweit durch.



privaLex® wirkt umfassend.

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

Günstiger kommen Sie nirgends zu Ihrem Recht!

privaLex® trägt die anfallenden

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

Meine Anmeldung.

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

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

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

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

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

Name/Vorname: _____

Adresse/PLZ/Ort: _____

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

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

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

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

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

The President's Voice

Von Unruhe und Übersicht

Vom Sommerloch haben wir im Vorstand in den letzten Wochen wenig gespürt. Mit kreativen Ideen und immer wieder neuen Ankündigungen sorgte unsere Geschäftsleitung dafür, dass die Wirtschaftsjournalisten der Sonntagsblätter in schöner Regelmässigkeit etwas über unseren Arbeitgeber zu berichten hatten. Der eine oder andere Pilot war beim Studium der diversen Artikel doch eher erstaunt über die fantasievollen Ansätze des Managements. «Unruhe als Führungsprinzip», nennt dies die Zeitschrift «Bilanz» und machte das Thema zum Titel eines Interviews mit unserem CEO.

Unruhe als Führungsprinzip

Würden wir als Piloten unsere Besatzungen nach diesem Leitsatz führen, stünde die Swiss öfters in den negativen Schlagzeilen, als es unserem Arbeitgeber lieb wäre. Unsere Arbeit wäre auf dem hohen Sicherheitsstandard, wie wir ihn seit Jahrzehnten pflegen, unmöglich auszuführen. Auch die Effizienz, in der unser Flugbetrieb tagtäglich die politischen, meteorologischen und netzwerktechnischen Hürden umschifft, würde schmerzhaft darunter leiden. Dies ist weder im Interesse der Aktionäre, noch der Geschäftsleitung und der Angestellten. Von den Kunden ganz zu schweigen.

Die AEROPERS reagiert darauf, wie es sich für Piloten gehört: Weitsichtig, mit einer sauberen Situationsanalyse und mit einem Zeithorizont, der über den nächsten Halbjahresabschluss hinausgeht. Ergebnisse davon sind die neue Strategie, die angestrebte Fusion mit unseren Kollegen der IPG und die laufende Überprüfung der Einhaltung unseres gültigen Gesamtarbeitsvertrages.

Verbandsstrategie

Jeweils Mitte Jahr wird die Strategie der AEROPERS überarbeitet. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit unserem Strategieberater Prof. Dr. Ugo Merkli. Der Artikel von Tobias Mattle in diesem Heft beleuchtet den intensiven Prozess genauer und geht auf die Schwerpunkte der AEROPERS-Strategie ein. Auf einen Strategie-Schwerpunkt möchte ich besonders hinweisen: «Der Vorstand setzt sich für den Erhalt der Arbeitsplätze unter dem SWISS-AEROPERS GAV ein». Dass dem so ist und dies ein wichtiger Punkt bleiben muss, haben die Mitglieder in der «ON TRACK» Ausgabe Nummer 3 vom 24. Juli dieses Jahres lesen können. In diesem Schreiben sind die Forde-

rungen seitens Swiss bezüglich des «Projekt X» aufgeführt und deren Bezug zum gültigen GAV hergestellt. Ein Kommentar erübrigt sich.

Carl von Clausewitz hat gesagt, dass es kein höheres und einfacheres Gesetz für Strategie gibt als das, seine Kräfte zusammenhalten. Ein wunderbarer Übergang zur geplanten Fusion mit der IPG.

Verbandsfusion

Wir haben gleiche Uniformen, durchlaufen den gleichen Selektionsprozess, bilden gemeinsam aus, haben die gleich hohe Identifikation mit unserem Beruf, werden gleich geprüft und haben verschiedene Arbeitsbedingungen. Das ist nicht nur absurd, sondern mit Blick auf die immense Ausbildungswelle in den nächsten Jahren auch gefährlich. Die Swiss läuft Gefahr, mit der Einführung der Boeing- und der Bombardier-Flugzeuge in einen akuten Mangel an Piloten zu geraten. Dies wird, falls Swiss nicht zu non-GAV-konformen Tricks greift, zwangsläufig zu Flugannulationen führen. Eine Fusion der Pilotencorps würde dieses Problem entschärfen und sowohl der Swiss, als auch den Piloten grosse Vorteile bringen. Vorteile, von denen unser Arbeitgeber durch die gewonnene Flexibilität und den geringeren Aufwand in erheblichem Masse auch finanziell profitieren würde. Das Argument der Startkosten einer Fusion sticht nicht – SCORE kostet auch. Ein Zitat aus dem Pressebericht zur Publikation der Halbjahreszahlen im Branchenmagazin «Travel Inside» Anfangs August zeigt dies deutlich auf: «(...) Aufwendungen im Rahmen des Zukunftsprogramms Score haben das Ergebnis der letzten sechs Monate belastet». Na also, geht doch! Wer sparen will, muss zuerst investieren.

Einen ganz speziellen Satz aus dem oben zitierten Pressebericht möchte ich den Lesern nicht vorenthalten: «Lufthansa Passage schloss mit einem operativen Ergebnis von Minus 91 Mio. Euro stärker ab als letztes Jahr, als noch Minus 268 Mio. Euro zu Buche standen. Austrian Airlines weist einen Verlust von 35 Mio. Euro auf, und zu Germanwings publiziert der Konzern keine Zahlen, was doch verwundert. Gruppen-Primus ist klar die Swiss, die ihr operatives Ergebnis auf plus 63 Mio. Euro gesteigert hat.»

Einhaltung unseres gültigen Gesamtarbeitsvertrages

Was harmlos klingt, ist ein grosses Stück Arbeit. Die «Unruhe als Führungsprinzip» unserer Manager spürt auch die AEROPERS. Mit vielen sinnvollen, aber auch sinnlosen Ideen, werden wir konfrontiert und müssen diese kritisch auf ihre Zulässigkeit und GAV-Kompatibilität überprüfen. Ein sehr ernst zu nehmendes und beunruhigendes Thema, das in der Aviatik die Runde macht,

sind sogenannte Leihpiloten. Piloten, die von Vermittlungsfirmen angestellt sind, verdingen sich bei Bedarf bei Fluggesellschaften auf der ganzen Welt und helfen so, die Seniorität zu umgehen und die kurzfristigen Kosten zu drücken – mit starker Betonung auf kurzfristig! Es wundert an dieser Stelle sicherlich niemanden, dass die Manager, die die Unruhe als Führungsprinzip verinnerlicht haben, diese Idee bereits aufgegriffen haben. So titelte die «Sonntagszeitung» am 18. Mai 2013: «Swiss-Chef droht mit Leihpiloten». Wir als AEROPERS nehmen diese Aussage ernst, verhalten uns auf solche Ankündigungen so, wie man das von Piloten erwartet: Professionell, ruhig und mit einer weitsichtigen Strategie.

Captain Markus Grob
Präsident

Editorial

Ein Umschulungskurs «vom Kleinen auf den Grossen» des üblichen Editorial-Schreibers gibt mir die Gelegenheit, die Leserinnen und Leser auf die neuste «Rundschau»-Nummer einzustimmen. Mit dem September kommt auch die Zeit, wo man die Zeitungen und Zeitschriften wieder ernster nehmen kann. Die «Rundschau» macht den Anfang und bietet gut recherchierte Geschichten zu aviatischen Themen, die vielleicht nicht so grosse Wellen werfen wie so mancher Artikel aus der Sonntagspresse – sie wirken dafür umso nachhaltiger.

Doch leider sind während den Sommermonaten nicht nur Zeitungsenten erschienen. Beschäftigt hat die Schweiz auch ein Zugsunfall in der Nähe von Payerne, das einem Lokomotivführer das Leben kostete. Stress kombiniert mit fehlenden Sicherheitssystemen wurde von den Medien schnell als mögliche Unfallursache identifiziert. Dass Druck und Stress zu Unfällen führen, wissen wir in der Fliegerei schon seit geraumer Zeit. Doch gerade der stete Druck auf die Belegschaft hat sich in der Managementlehre als populäres Führungsinstrument etabliert. «Unruhe als Führungsprinzip», titelte die Zeitschrift «Bilanz» diesen Sommer, als sie ein Interview mit Harry Hohmeister abdruckte. Diese «Unruhe als Führungsprinzip» beleuchtet Markus Grob in seiner «Präsident's Voice» kritisch.

Bilder sprechen mehr als tausend Worte. Das «Rundschau»-Titelbild sagt es deutlich: Wir wollen endlich zusammenführen, was zusammen gehört. Unser Geschäftsführer Henning Hoffmann erklärt warum das hehre Ziel realistisch ist, die IPG und die AEROPERS in einem gemeinsamen Verband zu vereinen, und warum es sich für die Piloten und die Swiss lohnt.

Nicht immer sind sich Besatzungsmitglieder bewusst, dass Gefahr an jeder Ecke lauert. Hotelbrände und Gamma-Strahlung in Form von dunklen Blitzen werden in dieser Nummer genauer beleuchtet. Captain R.H. Kauffman, vom «Los Angeles County Fire Department», gibt lebensrettende Tipps, wie man sich während eines Hotelbrands zu verhalten hat. Der Text ist nicht neu und wurde bereits vor gut zehn Jahren in einem Safety-Bulletin unserer Firma publiziert. Aufgrund der vielen Neueintritte und der unveränderten Aktualität hat sich die «Rundschau» entschlossen, den Artikel mit Erlaubnis des Verfassers erneut zu publizieren.

Dass die Sklaverei in Europa noch lange nicht abgeschafft ist, zeigt der Artikel von Clemens Kopetz mit dem Titel «Leihpiloten». Anhand eindrücklicher Beispiele wird aufgezeigt, wie Ryanair und Norwegian Piloten über

skandalöse Firmenkonstrukte anstellen und so Sozialabgaben umgehen, die Angestellten an kurzer Leine halten und auch den Staat um Steuern bringen. Leider werden solche Arbeitgeber und ihre kreativen Geschäftsmodelle weiterhin von Politikern, Journalisten und Kunden geliebt. Ein Aufschrei der Kunden bleibt in der Regel aus. Wer Geld sparen kann, verschliesst noch so gerne die Augen vor Skandalen. Leider macht das Gespenst «Leihpilot» auch in helvetischen Fluggesellschaften die Runde. Da wird die «Rundschau» weiterhin ein sehr kritisches Auge darauf werfen.

Zum Thema Ryanair passt eine Meldung der IFALPA im Newsletter vom 8. August dieses Jahres. Der «Ryanair Pilots Group» (RPG) wurden der Facebook- und der Twitter-Account ohne Vorwarnung und kommentarlos gesperrt. Eine Nachfrage des Chairman der RPG bei Facebook und Twitter ergab die Antwort, dass eine Drittpartei sich ihrer Rechte verletzt fühlte... Rechte?

Ich verspreche, die «Rundschau» verstummt nicht so schnell!

*Eine spannende Lektüre wünscht,
Peter Tilly*

Sozialdumping bei Leihpiloten

Personalverleih bei Piloten ist eine Büchse der Pandora, die am besten gar nicht geöffnet wird. Was passieren kann, zeigen uns Beispiele wie Ryanair oder Norwegian.

Text: Clemens Kopetz, Vorstandsmitglied

Spätestens seit den Aussagen unseres CEO gegenüber der Zeitung «Schweiz am Sonntag» wurde das Thema Leihpiloten auch in unserem Korps bekannt. Leihpiloten sind Piloten, die über eine Vermittlungsfirma an eine Fluggesellschaft ausgeliehen werden. Dabei handelt es sich rechtlich um einen Personalverleih, eine Form der Anstellung, die in sämtlichen Branchen zunimmt. Waren 1997 in der Schweiz noch 0,8 Prozent der Arbeitnehmer Leiharbeiter, so waren es 2007 bereits 1,9 Prozent, Tendenz stark steigend.

Die Arbeitskräfteüberlassung findet hauptsächlich in stark saisonal geprägten Branchen wie dem Bau- oder Gastgewerbe statt. Doch die Praxis ist auch in der Luftfahrt nicht neu. Business- und Charterfluggesellschaften decken ihren Bedarf in Spitzenzeiten oft durch eingemietete Piloten. Diese temporäre Abdeckung der Bedarfsspitzen ist durchaus nachvollziehbar. Seit einiger Zeit wird das Angebot von Leihpiloten jedoch auch von regulären Flugunternehmen in Anspruch genommen, und immer mehr junge Piloten finden nach ihrer Ausbildung keinen anderen Weg ins Cockpit als über eine Vermittlungsfirma.

Vorteile

Der grösste Vorteil ist zweifelsohne die Flexibilität. Die Piloten werden fertig ausgebildet angestellt. Dadurch kann ohne Vorlauf auf Bedarfsschwankungen reagiert werden. Je nach lokaler Gesetzeslage können bei gemieteten Piloten auch der Kündigungsschutz, der Lohn, die Spesen und die Sozialausgaben geringer ausfallen.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass Leihpiloten zu schlechteren Bedingungen als ihre fix angestellten Kollegen arbeiten – ein klarer Vorteil für eine Firma. Aus Sicht des Piloten hingegen bedeutet das schlechte Arbeitsbedingungen zusammen mit fehlender Jobsicherheit. Meist wird dieses Paket auch noch durch eine fehlende Senioritätsliste und somit unklare Karriereaussichten abgerundet.

Der Fall Ryanair

Leiharbeiter laufen in jeder Branche Gefahr ausgenutzt zu werden, so auch in der Luftfahrt. Wenn es um kreative Geschäftsmodelle geht, fällt meist bald einmal der Name Ryanair. In der Tat nutzt der irische Low Cost Carrier das Konzept der Leihpiloten voll aus. Mehr als die Hälfte ihrer 3500 Piloten sind nicht direkt bei Ryanair angestellt. Vielmehr sind diese Piloten eigenständige Unternehmer, die Ryanair Flugzeuge fliegen. Doch wie funktioniert das?

Um für die irische Billigfluglinie zu fliegen, muss der willige Pilot eine eigene «Limited» Gesellschaft (Ltd.) mit Sitz in Dublin gründen. Diese «Ein-Piloten-Ltd.» bietet ihre Arbeitsleistung der Firma Brookfield Aviation Ltd. an, die ihren Sitz ebenfalls in Dublin hat. Brookfield ihrerseits verleiht dann diese Piloten weiter an die Firma Ryanair. Der Pilot sitzt also in einem Flugzeug der Firma Ryanair, mit der er aber in keinem direkten Vertragsverhältnis steht.

Für den irischen Billigflieger ergeben sich daraus viele Vorteile: Da das fliegende Personal nach Blockstunden bezahlt wird, fallen keine Grundkosten an. Zudem können von einem Monat auf den anderen Kapazitäten auf- oder abgebaut oder von einer Basis auf eine andere transferiert werden. Der Pilot als Unternehmer muss sich selbst um seine Pensionskasse, Sozialabgaben und Steuern kümmern. Sollte einmal die Blockstundenanzahl und somit auch das Einkommen gekürzt werden, trägt ebenfalls der Pilot dieses unternehmerische Risiko.

Nicht vorenthalten möchte ich Euch ein paar andere Höhepunkte aus dem Brookfield Vertrag. Da der Pilot bei keiner Fluggesellschaft angestellt ist, trotzdem aber irgendwo in den Simulator muss, zahlt er als Pauschale vier-einhalb Euro pro Flugstunde an Ryanair für die Nutzung ihrer Trainingseinrichtungen. Steht einmal ein Flug mit einem Instruktor oder einem Examiner an, so hat der Trainee für einen Teil der Kosten aufzukommen. Ein First Officer verdient übrigens 60 Euro brutto pro Flugstunde.

Der Fall Norwegian

Ein weiteres Unternehmen, das Leihpiloten im grossen Stil einsetzt, ist Norwegian Air Shuttle, besser bekannt als Norwegian. Ihr Langstreckenkonzept kann man als höchst kreativ bezeichnen. Die in Zukunft betriebenen Boeing 787 werden von einer irischen Leasing Firma an die Firma Norwegian Air Shuttle (NAS) verleast. NAS ihrerseits verleast die irisch registrierten Flugzeuge «dry lease», also ohne Crew, weiter an ihr Tochterunternehmen Norwegian Long Haul (NLH). NLH wiederum mietet ihre Angestellten über eine externe Vermittlungsagentur ein und stationiert diese in der Crewbase

Bangkok (sic!). Danach verleast die NLH die B-787 nun «wet lease» mit Crew zurück an ihr Mutterunternehmen Norwegian Air Shuttle. Rechtlich wurde das Flugzeug also quer durch die Welt verleast und hat irgendwo auf dem Weg eine Crew mit thailändischen Arbeitsverträgen aufgeladen. Tatsächlich operiert Norwegian ihre B-787 von den Basen in Skandinavien aus.

Kreativ ist hier schon fast das falsche Wort. Surreal trifft es besser. Der thailändische Arbeitsvertrag und das damit verbundene Lohn- und Sozialdumping sind jedoch real. Der Flugpassagier bekommt von diesen Praktiken natürlich nichts mit. Er freut sich über einen günstigen Flug.

Widerstand formiert sich

Als zwei Ryanair Flight Attendants vor einigen Monaten ihre Arbeitsverträge in den Medien in Norwegen offen legten, kam es zu einem Aufschrei. Es dauerte nicht lange, bis auch die Verträge der Piloten medial unter die Lupe genommen wurden. Der Sturm der Entrüstung hielt an. Auch Norwegian entkam der Presse nicht. Die Arbeitsbedingungen seien bei beiden Low Cost Carriern moderne Sklaverei und menschenunwürdig. Sowohl der blockstundenabhängige Lohn, als auch die abstrusen Vertragswerke sorgten für kollektives Kopfschütteln.

Nachdem bekannt wurde, dass in Oslo stationierte Ryanair Angestellte ihre Steuern in Irland zahlen, schaltete sich die Politik ein. Hier würde norwegisches Arbeitsrecht umgangen und diese Praxis habe umgehend aufzuhören. Als der Tumult zu laut wurde, sah sich Michael O'Leary genötigt, nach Oslo zu reisen und die Wogen zu glätten. Aus seiner Sicht sei alles rechtens, da die Crews einen irischen Vertrag hätten und mit irischen Flugzeugen für ein irisches Unternehmen fliegen würden. Die Öffentlichkeit und auch die Politik liessen sich davon aber nicht beruhigen. Somit bleibt vorerst abzuwarten, wie die Gesetzgebung mit diesem Thema weiter umgehen wird. Ein erster Teilerfolg wurde Ende Juli in England errungen. Dort kritisierte ein Gericht in einem Verfahren die Scheinselbstständigkeit zwischen einem Piloten und der Firma Brookfield.

Ryanair Piloten organisieren sich

Schon vor etwa zwei Jahren begann sich die European Cockpit Association (ECA) mit dem Thema Leihpiloten zu beschäftigen. Man nahm die Ryanair als Präzedenzfall und begann, die Situation zu analysieren. Rasch wurde klar, viele Piloten sind mit ihrem Arbeitsplatz unzufrieden, können sich aber alleine nicht gegen ihren Arbeitgeber zur Wehr

setzen. Mittels Kündigungen, Versetzungen in andere Basen, sowie mit Klagen verhindert Ryanair konsequent die Gründung eines Verbandes. Daher gründete die ECA die Ryanair Pilot Group (RPG, www.ryanairpilotgroup.com). Ziel dieser Arbeitsgruppe war es, zunächst einmal mit den Piloten in Kontakt zu treten. Dies erwies sich anfangs als schwierig, und bis heute muss der Kontakt unter strengster Vertraulichkeit stattfinden. Dennoch trägt das Projekt Früchte. Inzwischen sind mehr als 50 Prozent der Piloten Mitglied der RPG. Vor einem Monat wählten diese Piloten zum ersten Mal ihren eigenen Verbandsvorstand. Dieser besteht zwar noch aus ehemaligen Vorständen anderer Verbände. Trotzdem haben Ryanair Piloten zum ersten Mal seit 1985 Vertreter gewählt, die sie nach aussen hin repräsentieren und aktiv Medienarbeit und Lobbying betreiben.

Doch das ist nur ein Zwischenschritt. Bereits in einem Jahr soll dieser Übergangsvorstand ausgewechselt und mit Ryanair Piloten besetzt werden. Das Ziel, dass sich die Geschäftsleitung zusammen mit der RPG an einen Tisch setzt, ist aber nach wie vor in weiter Ferne.

Die ECA sieht die Ausnutzung von Leihpiloten als eines der momentan dringendsten Themen an. In ihrer Juni Konferenz wurde dazu ein Strategiepapier verabschiedet. Der Dachverband will nun zusammen mit den Mitgliedsverbänden gegen den immer häufigeren und immer dreisteren Einsatz von Leihpiloten vorgehen und auch politisch den Druck erhöhen.

Die Situation in der Schweiz

In der Schweiz operiert im Moment (noch) keine Fluggesellschaft mit Leihpiloten. Easyjet liebäugelt seit geraumer Zeit mit diesem Modell, setzt es jedoch noch nicht um. Das mag unter anderem mit der Rechtslage in der Schweiz zu tun haben. Der Personalverleih wird hierzulande durch das Arbeitsvermittlungsgesetz (AVG) geregelt. Grundsätzlich besteht für den Personalverleih eine Bewilligungspflicht, und es muss pro überlassenen Arbeitnehmer eine nicht geringe Kautions hinterlegt werden.

Somit schützt uns das AVG zusammen mit einem guten Unterwanderungsschutz vor «geliehenen» Piloten. Man muss aber kein Prophet sein um zu erkennen, dass es durch geschickte rechtliche Konstruktionen möglich ist, Gesetze zu umgehen.

AEROPERS-SwissALPA ist sich der Gefahr durch Leihpiloten bewusst und beobachtet die Situation sowohl in der Schweiz, als auch auf internationaler

Ebene. Wir unterstützen die ECA bei ihrem Bestreben für europaweite Regelungen und tragen unseren Teil auf nationaler Ebene dazu bei.

Denn – und hier kann ich mich nicht oft genug wiederholen – Piloten sollen bei der Gesellschaft angestellt sein, für die sie fliegen! ●

Warum eine Fusion der Pilotenverbände?

Fusion ist eine Verschmelzung von zwei oder mehreren Unternehmen oder Organisationen. Ziel ist es, Synergien zu erzeugen, Kräfte zu bündeln, Einfluss und Erfolg zu vergrössern und vor allem gemeinsame Interessen zu vertreten.

Text: Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer

Dies klingt zugegeben ein wenig theoretisch. Vielleicht macht es ein anderes Beispiel klarer. Die klassische Fusion ist die Ehe. Und wenn zwei den «Bund fürs Leben» schliessen, ist das ein Grund zu feiern. Manchmal gibt solch ein Bündnis aber auch Anlass für diverse Spekulationen über diese Verbindung: Handelt es sich um eine Vernunft- oder eine Liebesheirat? Eine Muss- oder gar eine Scheinehe? Und hat er – oder sie – eine gute Partie gemacht?

Wie ungleich komplizierter ist da erst die Interessenlage, wenn es sich bei dem Zusammenschluss um zwei Pilotenverbände handelt, die zukünftig gemeinsam unter einem Verband auftreten wollen und sollen. Aber auch hier gilt, was sich im Privatleben bewährt hat: Verständigung und Kommunikation können das Miteinander erheblich erleichtern. Und das ist das Ziel der Fusion der AEROPERS und der Interessengemeinschaft pro GAV (IPG) – der Fusion zu einem starken Verband innerhalb der Swiss.

Lange Zeit war die Beziehung zwischen den beiden Pilotenverbänden der Swiss, IPG und AEROPERS, geschichtlich belastet. Über zehn Jahre sind seit dem Grounding der Swissair vergangen. Die über 600 Piloten, die seit 2007 bei der Swiss angestellt wurden, haben diesen für die Schweizer Aviatik einschneidenden Geschichtsmoment grösstenteils nicht miterlebt. Die Zeit ist deshalb reif für eine Änderung, reif für eine Fusion der Verbände. Damit endlich zusammenkommt was zusammengehört. Diese Gemeinschaft bedeutet Stärke – für jeden einzelnen Piloten.

Seit den ersten Gesprächen zum Projekt X ist bald ein Jahr vergangen. In dieser intensiven Zeit haben viele trilaterale Gespräche zwischen IPG, AEROPERS und der Swiss stattgefunden. Dabei wurde immer deutlicher, dass die Ziele von IPG und AEROPERS beinahe deckungsgleich sind und sich der Vorstand der IPG mit der Strategie der AEROPERS identifizieren kann. Aus dieser engen Zusammenarbeit ist eine Beziehung entstanden, die über die reine Kollegialität hinausgeht. Dies spiegelt sich darin wider, dass das jährliche Strategieseminar 2013 zum ersten Mal gemeinsam durchgeführt wurde und

seit Juli jeweils ein gemeinsamer Vorstandstag stattfindet. Darin werden die Ziele und die Strategie abgeglichen und es wird besprochen, wie wir gemeinsam weiter vorgehen wollen.

Schwierige Ausgangslage

Diese Entwicklung ist vielleicht überraschend. Viele dienstältere Piloten können sich noch an die Zeiten erinnern, als die Zusammenarbeit nicht möglich war und aufgrund schlimmer Ereignisse in der Schweizer Aviatik eine starke Abneigung zwischen den Verbänden herrschte. Für beide Seiten war es eine schwierige Zeit. Und auf beiden Seiten dauerte es lange, bis diese Zeit verdaut war. Neid und Misstrauen gegenüber dem jeweils anderen Verband konnte auch von Dritten einfach geschürt werden.

Der Übergang der Swissair in die Crossair brachte schwere Geburtsfehler mit sich. Aus der schwierigen Lage der einen und der Hoffnung der anderen musste innert kürzester Zeit eine neue Airline gegründet werden. Viele Hoffnungen konnten nicht erfüllt werden, und viele Ängste wurden bestätigt. Seit 2006 hat die Swiss an Fahrt aufgenommen, und es ist eine erfolgreiche Firma entstanden, die seit 2007 viele neue Pilotenstellen in der Schweiz geschaffen hat.

Eine Erfolgsstory könnte man meinen. Wirtschaftlich gesehen sicherlich. Aber die Befindlichkeiten der einzelnen Pilotengruppen und ihrer jeweiligen Verbände wurden dabei «vergessen». Sicherlich war und ist es für ein Management einfacher zwei Pilotenkörps zu führen, um diese jeweils gegeneinander «ausspielen» zu können – je nach wirtschaftlichem Ziel. Es stellt sich aber die Frage, ob dieses Ziel nicht auch anders erreicht werden kann. Für die Verbände ist klar, dass mit einem gemeinsamen Korps und einem gemeinsamen Verband die Ziele der Piloten, aber auch die Ziele der Swiss, besser und schneller erreicht werden können. Diese Gedanken gaben den Startschuss für das gemeinsame Projekt X, das zum Ziel hat, die Zukunftsfähigkeit unserer Firma zu sichern und weiterzuentwickeln.

Ein hehres Ziel, aber auch realistisch?

Wo liegen die Vorteile einer Fusion für die Piloten und für Swiss? Die Swiss profitiert zunächst von einer Vereinfachung der Strukturen. Es gäbe nur noch einen Ansprechpartner und somit keine Zweigleisigkeit mehr. Zudem würden daraus erwachsene Synergien auch zu unmittelbaren Kosteneinsparungen führen, was wirtschaftlich sehr interessant wäre.

Auch würde die Identifikation des Einzelnen mit der Firma und dessen

Motivation in der Firma steigen. Schliesslich wäre endlich eine vermeintliche Zwei-Klassen-Gesellschaft abgeschafft und jeder Pilot einfach ein Pilot – auf Augenhöhe. Die Swiss gewänne durch eine Verbandsfusion einen verlässlichen Sozialpartner mit zuverlässigen und motivierten Piloten. Dies stellt einen grossen Mehrwert dar, denn motivierte Mitarbeiter sind zufriedene Mitarbeiter. Und die Zufriedenheit der Mitarbeiter ist positiv mit der Performance des Unternehmens verknüpft. Diese Tatsache wurde in verschiedenen Studien bestätigt.

Neben der Firma profitiert aber auch der einzelne Pilot von einer Fusion der Verbände. Eine gemeinsame Interessenvertretung aller Swiss-Piloten gibt eine grössere und stärkere Aussenwirkung und somit eine gesteigerte Einflussmöglichkeit. Intern, als verlässlicher Partner innerhalb der Swiss, und extern, als kompetenter Ansprechpartner für alle aviatischen Belange der Schweizer Linienpiloten.

Die Vergangenheit wäre endlich Vergangenheit und eine gemeinsame Zukunft der richtige Weg. Klare Karrierestrukturen innerhalb einer wachsenden Swiss, Gleichbehandlung unabhängig vom Flugzeugtyp und eine Stimme im Konzern sowie schlussendlich ein gemeinsamer GAV sind Meilensteine dieser gemeinsamen Zukunft. Einer Zukunft aller Piloten – zusammen mit ihrer Firma.

Und wie soll es jetzt weitergehen?

Das Projekt X ist ein guter Weg, um das Ziel eines gemeinsamen Korps und eines gemeinsamen Verbands zu erreichen. Wenn im Rahmen des Projekts eine tragfähige, beziehungsweise mehrheitsfähige Lösung mit dem Management gefunden werden kann, ist die Fusion ein logischer Folgeschritt. Wenn das Projekt X nicht zu dem von den Parteien angestrebten Ziel führen sollte, werden die Vorstände der IPG und der AEROPERS gemeinsam Wege aufzeigen, um zumindest diesen Teil der Zukunftssicherung der Firma erfolgreich zu bestreiten.

Wie sagte einst Henry Ford – «Zusammenkunft ist ein Anfang. Zusammenhalt ist ein Fortschritt. Zusammenarbeit ist der Erfolg.»

Diesen Erfolg sollen alle Swiss-Piloten erreichen. Gleichberechtigt in einem Korps, einem Verband und in einem GAV. Und die Fusion ist der Schlüssel zu diesem Erfolg. ●

Seniorität – Fluch oder Segen?

Weshalb wenden alle renommierten Airlines das Senioritätsprinzip bei den Piloten an? Entstehen dem Arbeitgeber dadurch wirklich so viele Nachteile, wie dies der CEO der Swiss den Medien gegenüber gerne äussert?

Text: André Ruth

Swiss-CEO Harry Hohmeister hat am Rande des World Economic Forum in Davos unser Senioritätsprinzip kritisiert. Er bezeichnete es als veraltetes System, als «Beamtenstadel», bei dem jeder Pilot schon bei seinem Eintritt wisse, welchen Lohn er nach 27 Dienstjahren erwarten könne. Hier muss erklärt werden, dass das bestehende Senioritätssystem gar nichts mit dem Lohn zu tun hat, sondern den Karriereverlauf der Piloten reglementiert. Das Prinzip hat sich bewährt, und es gibt triftige Gründe, daran festzuhalten.

Seniorität allgemein

Wikipedia umschreibt zur Eingabe «Seniorität» das Folgende: Das Wort Seniorität kommt aus dem Lateinischen und bedeutet «Senior», also der Ältere. Es bezeichnet im allgemeinen Sprachgebrauch das Prinzip des Vorrangs von Personen mit höherem Lebensalter oder – im übertragenen Sinne und nicht ganz korrekt – von Personen, die länger zu einer bestimmten Gruppe gehören.

Im Arbeitsrecht bezeichnet Seniorität die Bevorzugung aufgrund des Lebensalters oder des Dienstalters bei Beförderungen oder bei der Entlohnung.

Das Senioritätsprinzip findet in allen Bevölkerungsgruppen statt. Schon im Elternhaus gibt es automatisch eine Seniorität zwischen Eltern und Geschwistern. Auch in vielen Lebenssituationen wird das Senioritätsprinzip als ganz normal empfunden. Wer mehr Erfahrung mitbringt, erhält meist mehr Kontrolle über eine gewisse Aufgabe. In der Wirtschaft allgemein erhält man auch mehr Privilegien mit zunehmendem Alter: mehr Ferien, mehr Lohn oder das Recht, als erster den Schichtplan zu bestimmen.

Nach welchen Kriterien sollten die letzten freien Sitzplätze im Flugzeug an Angestellte mit Standby-Tickets vergeben werden, wenn dies im Freiflugreglement oder Passenger Handling Manual nicht klar nach den Regeln der Seniorität geregelt wäre? Hier würden der Willkür und Vetternwirtschaft Tür und Tor geöffnet. So käme der Angestellte, der das Check-in- und Gate-Personal

am besten kennt oder am meisten bietet, zu seinem Sitzplatz oder würde in der nächst höhere Flugklasse befördert – nicht wirklich vorstellbar, oder?

Die Regeln, die bei diesem Thema für jeden klar und auch akzeptiert sind, sollen bei ähnlichen Zuteilungsfragen für die Piloten keine Gültigkeit haben? Es gäbe noch viele andere, vergleichbare Situationen, in der wir alle das Senioritätssystem als normal wahrnehmen.

Seniorität in der Transportbranche

Lokomotivführer haben in vielen Eisenbahngesellschaften eine Senioritätsliste. Die Bedeutung beschränkt sich aber auf die Dienstplangestaltung. In der kommerziellen Luftfahrt hat die Seniorität grosse Bedeutung. Die Regelungen beziehen sich auf Dienstplangestaltung, geflogene Flugzeugtypen, Kapitänspositionen und Einkommen. Kündigung und eventuelle Wiederanstellung unterliegt meist ebenfalls der Seniorität.

In der k.u.k. Monarchie waren Staatsbedienstete oft der Willkür reicher und einflussreicher Adelliger ausgesetzt. Besonders wenn Interessenskonflikte zwischen kaiserlichen Anordnungen und Wünschen der Adelligen bestanden. In mehreren Schritten sorgten Maria Theresia, Joseph II oder auch Kaiser Franz Joseph für den Schutz ihrer Beamten. Das gipfelte in der «Dienstpragmatik», die Staatsbeamte bei tadelloser Dienstführung vor Arbeitsplatzverlust schützte. Damit konnten Staatsbedienstete ihre Arbeit gesetzeskonform ausführen und waren bei Konflikten existentiell nicht bedroht. Piloten sollen auch ihre Arbeit ohne Angst vor existentiellen Bedrohungen ausführen können.

Seniorität in der Aviatik

Alle renommierten Airlines wenden das Senioritätsprinzip strikte an. Es hat sich über Jahrzehnte gezeigt, dass eine klare Regelung von grossem Vorteil für Arbeitgeber und auch Arbeitnehmer ist.

In der Luftfahrt – der militärischen und der zivilen – wird der Pilotenstatus anhand einer Senioritätsliste bemessen. Mit dem Dienstantritt bei einer Fluggesellschaft erhält der angestellte Pilot seinen Platz in dieser Liste. Wesentliche Änderungen im Pilotenstatus, vor allem der berufliche Aufstieg vom First Officer zum Captain, aber auch Wechsel auf grössere Flugzeugtypen und die damit verbundenen Schulungsmassnahmen, erfolgen nun nach der Dienstaltersregelung. Airlines mit strikter Seniorität stellen keine Captains direkt ein, sondern besetzen freie Kapitänsstellen aus der Senioritätsliste. Der dienstälteste First Officer bekommt die Möglichkeit, sich im Upgrading

zum Kapitän ausbilden zu lassen, sofern seine Qualifikationen dies zulassen. Bei vielen Fluggesellschaften erhält der Senioritätsältere weitere Vorteile, wie Bevorzugung bei der Zuteilung von Ferien, Dienstplänen und Belohnung. Vorbeschäftigungen bei anderen Arbeitgebern werden grundsätzlich nicht an die neue Seniorität angerechnet.

Seniorität und Sicherheit

Durch das Senioritätsprinzip wird die Sicherheit beim Fliegen ganz klar gefördert. Ein Pilot muss nicht «ellbögen», um seine Karriereschritte machen zu können oder die Karriere zu beschleunigen. Wer die nötigen Voraussetzungen hat und die geforderte Leistung bringt, kann nach Seniorität einen Karriereschritt machen. Es nützt dabei nichts, sich vorzudrängen oder andere sogar zu mobben oder zu denunzieren. Diese Aspekte dienen der Erhöhung des Sicherheitsstandards in den Cockpits. Fehler können offen angesprochen werden und müssen nicht vertuscht werden.

Das Senioritätsprinzip schützt qualifizierte Piloten. Wer aus Sicherheitsgründen zusätzlichen Treibstoff an Bord nimmt und vielleicht auch aus Sicherheitsgründen einmal einen Flug nicht durchführt, muss sich nicht vor Sanktionen fürchten. Bei Airlines ohne Senioritätsprinzip sind persönliche Pünktlichkeits- und Extra-Fuel-Statistiken bekannt, die unter Umständen einen Einfluss auf die Arbeitsplatzsicherheit haben.

Durch das Senioritätsprinzip wird eine langfristige Bindung an das Unternehmen gefördert. Ein ständiges Wechseln der Philosophie und des kulturellen Umfelds fördert die Harmonisierung im Cockpit nicht. Bei einem Bestand von über 1000 Piloten ist es selbstverständlich, dass die Cockpit-Besatzung täglich neu zusammengestellt wird. Dabei ist es wichtig, dass alle Piloten eine ähnliche Grundeinstellung haben. So wird bereits bei der Ausbildung bei Swiss Aviation Training die Philosophie der Swiss International Air Lines eingeführt, um eine Harmonisierung zu erreichen. Zu viele Quereinsteiger machen diese Bemühungen wieder zunichte. Beim Wegfall des Senioritätsprinzips würden ausserdem nicht nur die Neueinstellungen, sondern auch die Abwanderung begünstigt.

Vorteile für Arbeitgeber

Durch das Senioritätsprinzip erhalten Arbeitgeber sehr loyale Mitarbeiter, die ihre pilotische Laufbahn bei derselben Firma durchlaufen. Jeder einzelne Angestellte ist demzufolge sehr am erfolgreichen Bestehen dieser Airline interessiert und wird alles daran setzen, dass dies bis zu seiner Pensionierung so sein wird. Auch muss der Arbeitgeber nicht ständig neue Piloten auf

dem freien Arbeitsmarkt suchen und immer wieder von Neuem einarbeiten und auf die Firmenphilosophie ausrichten. Dadurch behält die Airline viel Wissen und Erfahrung in den eigenen Reihen und unterstützt mit allfälligen frühzeitigen Abgängen ihre Mitbewerber nicht mit gut ausgebildeten und erfahrenen Piloten.

Da man davon ausgehen kann, dass jeder Pilot seine Aufgaben zur Zufriedenheit der Firma ausführt, muss nicht mit jedem einzelnen Piloten eine Diskussion über seine Anstellungsbedingungen und Umschulungen geführt werden. Es wäre für die Entscheidungsträger der Airline sehr schwierig, zu bestimmen, wer nun für ein Upgrading an der Reihe ist. Wäre es der Pilot, der am wenigsten negative Rapporte einschickt oder derjenige, der mit der kleinstmöglichen Kerosinreserve ankommt? Man könnte dann auch den Piloten bevorzugen, der schön regelmässig im Chefpiloten-Büro über seine «Mitstreiter» im Cockpit berichtet.

Vorteile für Arbeitnehmer

Auf der anderen Seite kann sich der Pilot voll und ganz auf seine Aufgaben konzentrieren. Er muss sich nicht ständig im freien Pilotenmarkt nach neuen Stellen umsehen. Er kann seine fliegerischen Entscheide anhand aktueller Bedürfnisse fällen und muss sich nicht auch noch darum kümmern, ob der gemachte Entschluss wohl einen Einfluss auf seine weitere Karriere haben könnte. Der Arbeitnehmer darf davon ausgehen, dass er bei korrekter Arbeit nicht diskriminiert wird und ihm nicht ständig neu eingestellte Piloten die Aufstiegschancen verwehren. Im Cockpit kann offen und ehrlich im Team gearbeitet werden, ohne davor Angst zu haben, der «Kollege» könnte einen beim Arbeitgeber anschwärzen.

Kleine Nachteile für beide Seiten

Sicher bringt das Senioritätsprinzip auch Nachteile für beide Parteien mit sich. Der Arbeitnehmer kann nicht ohne Verlust seiner Seniorität zu einem neuem Arbeitgeber wechseln, ausser dieser wende die Seniorität nicht korrekt an.

Die Airline kann nicht nach Lust und Laune neue Piloten einstellen, willkürlich über deren Beförderung entscheiden oder Flotten bereedern. Sie muss die Bestandesplanung des Pilotenkorps dadurch sorgfältig und weitsichtig angehen. Dies nicht nur bei der Neuanstellung der First-Officer, sondern auch bei der Bewirtschaftung der Umschulungen auf andere Flugzeugtypen und der Upgradings.

Die positiven Auswirkungen in den Bereichen Flugsicherheit, Ruhe und Stabilität im Korps und Zufriedenheit am Arbeitsplatz überwiegen den planerischen Aufwand der Airline bei weitem. Es gibt keinen Grund, das Senioritätsprinzip in Frage zu stellen. ●

Strategie: Fusion als Schwerpunkt

Ein zentrales, richtungsweisendes Kernstück der AEROPERS ist die Strategie. In diesem Artikel wollen wir die Mitglieder umfassend über die aktuell überarbeitete Strategie informieren. Denn nur wenn alle Mitglieder die Ziele kennen und verstehen, können auch alle am gleichen Strang ziehen. Deshalb ist für einen Verband wie die AEROPERS nichts wichtiger als die Geschlossenheit der Mitglieder.

Text: Tobias Mattle, Vorstandsmitglied

Strategie ist ein längerfristig ausgerichtetes Anstreben eines Zieles unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel und Ressourcen. Ohne Ziel kann deshalb eine Strategie nicht festgelegt werden. Deshalb muss der Formulierung des Ziels hohe Beachtung geschenkt werden. Das Ziel der AEROPERS, wie sie in der Strategie zu finden ist, wurde 2012 formuliert. Nach Abschluss des GAV11 lag der Fokus auf der langfristigen Sicherung guter Arbeitsplätze. Dies führte zur Formulierung der Leitidee: Die AEROPERS sorgt für das langfristige Wohl ihrer Mitglieder am Arbeitsplatz.

Bedürfnishierarchie

Obwohl diese Formulierung sehr offen gehalten ist, lassen sich damit viele konkrete Aussagen machen. Dabei muss besonders dem Wort «Wohl» grosse Beachtung geschenkt werden. So lassen sich dem Wort «Wohl» viele Bedeutungen zuschreiben. Leistungsfähigkeit, Glück, Gesundheit oder Segen sind nur einige davon.

Reduziert man das Leitbild also auf das Wort «Wohl», so lässt sich sagen, dass die AEROPERS dafür sorgt, dass die Mitglieder am Arbeitsplatz bei guter Gesundheit leistungsfähig und glücklich sind. Folgende Massnahmen sind dafür erforderlich: Flight Duty Regulations mit genügender Erholungszeit sind wohl der wichtigste Faktor für die Gesundheit. Leistungsfähigkeit auf der anderen Seite wird dadurch erreicht, dass viel Wert auf eine gute Ausbildung gelegt wird. Und obwohl das Glück nicht alleine durch gute Arbeitsbedingungen im Allgemeinen erreicht wird, ist es sicherlich ein Faktor, der das Glück des Einzelnen fördert.

Nach der Maslowschen Bedürfnishierarchie kommt nach den Grundbedürfnissen wie Nahrung und Schlaf der Wunsch nach Sicherheit. Indem das Wohl langfristig am Arbeitsplatz gesichert sein soll, ist dieses Bedürfnis in der Leit-

idee enthalten. Die kurzfristige Maximierung des Wohlstandes kann daher manchmal im Widerspruch zu einer langfristigen Sicherung des Arbeitsplatzes stehen. So muss die Leitidee nicht im Sinne einer Maximierung, sondern im Sinne einer Langfristigkeit gesehen werden.

Schwerpunkte

Aus der Leitidee ergeben sich verschiedene langfristig orientierte Massnahmen – wir sprechen von Wertbeiträgen, weil sie aus Sicht der AEROPERS wertvoll sind – mit dem Ziel, die Leitidee zu verwirklichen. Folgende Wertbeiträge sind in der Strategie enthalten: Mitgliedervertretung, Sozialpartnerschaft, Lobbying und Aviatikkompetenz. Aus diesen Wertbeiträgen lassen sich wiederum Schwerpunkte ableiten. Diese Schwerpunkte sind konkrete Formulierungen, welche die Umsetzung der Leitidee zum Ziel haben. Folgende Schwerpunkte beinhaltet die aktuelle Strategie:

- Der Vorstand kontrolliert die Einhaltung des GAV11 und setzt ihn durch.
- Der Vorstand setzt sich für den Erhalt der Arbeitsplätze unter dem Swiss-AEROPERS-GAV ein. Zu diesem Zweck:
 - Erfolgt eine permanente Lagebeurteilung;
 - Werden die Einflussmöglichkeiten erhöht;
 - Werden die Interessen der AEROPERS gewahrt.
- Der Vorstand vertieft die Zusammenarbeit mit den Pilotenverbänden innerhalb des LH-Konzerns.
- Der Vorstand stärkt die Identifikation und das Engagement der Mitglieder im Verband.
- Der Vorstand baut das Netzwerk mit Medien, Verbänden, Wirtschaft und Politik weiter aus.

Damit die Schwerpunkte erreicht werden können, sollten sie messbar sein. Die Schwerpunkte sind messbare Grössen. So kann man klar feststellen, ob beispielsweise der GAV11 eingehalten wird, die Arbeitsplätze erhalten bleiben, die Zusammenarbeit mit anderen Verbänden intensiviert wurde oder ob die Identifikation der Mitglieder grösser geworden ist. Letzteres kann nicht zuletzt durch die aktive Teilnahme am Verbandsleben oder die Wahlbeteiligung gemessen werden.

Balanced Score Card

Die Strategie für die AEROPERS zu entwickeln und zu überprüfen, ist das eine. Entscheidend ist, dass die Umsetzung gelingt. Zu diesem Zweck

hat die AEROPERS gemeinsam mit dem Strategieberater Ugo Merkli die Balanced Scorecard (BSC) eingeführt. Die BSC ist ein Instrument, mit dem die Aktivitäten einer Unternehmung im Hinblick auf die Strategie gesteuert, gemessen und dokumentiert werden können. Damit kann sichergestellt werden, dass die Umsetzung der langfristigen Strategie im täglichen Geschäft gelingt.

Darin werden die wichtigsten Stakeholder aufgeführt, denen jeweils verschiedene strategische Ziele zugeordnet werden. Aus diesen strategischen Zielen ergeben sich kurzfristige Ziele, die durch Massnahmen erreicht werden müssen. Um erkennen zu können, welche Massnahmen nötig sind, werden die kritischen Erfolgsfaktoren aufgezeigt und anhand von Schlüsselkennzahlen wird überprüft, ob das Ziel erreicht wurde.

Was sich in der Theorie noch etwas kompliziert anhört, ist in der Praxis einfach verständlich: Als Beispiel aus der aktuellen BSC kann der «Stakeholder» Swiss genannt werden. Zu diesem «Stakeholder» wurde das strategische Ziel «Einhaltung des aktuellen GAV» formuliert. Ein kurzfristiges Ziel ist beispielsweise die Umsetzung des Ferienreglements 3a. Als kritischer Erfolgsfaktor wurde die Existenz und Einhaltung einer Roadmap seitens der Swiss genannt. Die Umsetzung kann mittels Überprüfung operativer Zahlen wie beispielsweise dem Ferienanspruch gemacht werden. Dies führt dann zur Formulierung der Massnahme: Kontrolle Erhöhung Ferienanspruch per 1. April 2014. Schlussendlich muss das kurzfristige Ziel einem Verantwortlichen zugeordnet werden, damit dieser die Massnahmen ausführen und damit überwachen kann, ob das kurzfristige Ziel erreicht wurde.

Timeline

Die BSC wird alle drei Monate auf den neusten Stand gebracht. Jeden Monat sind aber mehrere Massnahmen fällig, und zur Überprüfung dieser Massnahmen wurde eine Timeline entwickelt. Jeder Stakeholder hat in dieser Timeline eine Zeile und jeder Monat eine Spalte. Dadurch ergibt sich für jeden Stakeholder für jeden Monat ein Feld, in dem mittels «Post-Its» die aktuellen Massnahmen aufgeführt sind. Dadurch kann sich jedes Vorstandsmitglied ein Bild über die anstehenden Aufgaben machen. Massnahmen, die durchgeführt werden, werden abgehakt und bleiben in dem jeweiligen Feld stehen. Aufträge, die noch nicht ausgeführt werden konnten, werden neu datiert. Damit ist auf einen Blick ersichtlich, wie erfolgreich der Vorstand in der Umsetzung der Strategie ist.

Von unten nach oben

Die BSC muss aber in ihrer möglicherweise fast wichtigsten Dimension von unten nach oben gelesen werden. So hat der «unterste» Stakeholder Einfluss auf den jeweils darüber liegenden. Der Vorstand muss Prozesse einhalten, um damit sicherzustellen, dass die Mitglieder hinter dem Vorstand geeint sind. Nur dann können die darüber liegenden Stakeholder Pilotenverbände, Behörden und Öffentlichkeit positiv angegangen werden. Dies führt schlussendlich zum «wichtigsten» Stakeholder – die Swiss – im Hinblick auf das langfristige Wohl der Mitglieder.

Über alle Stakeholder verteilt sind aktuell über 50 Aufträge auf der BSC zusammengefasst. Die BSC ist nebst dem Vorstandsprotokoll eines der wichtigsten Instrumente, um die Arbeit des Vorstandes zu überprüfen und sicherzustellen, dass aufgrund der teilweise grossen Einflüsse von aussen das Ziel des langfristigen Wohls für die Mitglieder nicht aus den Augen verloren wird.

Neuer Schwerpunkt

Das diesjährige Strategieseminar hatte eine historische Bedeutung. Zum ersten Mal fand dies zu Teilen gemeinsam mit dem Vorstand der IPG statt. Die enge Zusammenarbeit im Projekt X in den letzten Monaten hat beiden Vorständen eindrücklich aufgezeigt, wie ähnlich sich die Verbände sind und wie gross die Übereinstimmung bei den Zielen ist.

Was ist das Ziel der AEROPERS und der IPG? Beide Verbände wollen einen positiven Einfluss auf die Swiss nehmen können, nach aussen hin als starker Verband auftreten und in der Öffentlichkeit als Kompetenzzentrum zu aviatischen Themen gelten. Obwohl der jeweilige Verband dies auch alleine schaffen kann, können die Ziele gemeinsam besser erreicht werden. Denn in der Einigkeit liegt für die Verbände die Chance, in Zukunft noch aktiver an der Gestaltung unserer Swiss teilzunehmen.

Wie Henning M. Hoffmann in seinem Artikel zum Thema Fusion in dieser «Rundschau»-Ausgabe schreibt, konnten bei der Entstehung der Swiss viele Hoffnungen nicht erfüllt werden, und viele Ängste wurden bestätigt. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass es damals ohne weiteres möglich war, Neid und Misgunst zwischen den Verbänden zu säen. Diese Entwicklung war zum Schaden aller: Der Piloten bei Swiss European, der Piloten bei Swiss International und schlussendlich auch zum Schaden der Swiss. Denn ein einheitliches Pilotenkorps mit einer Identifikation einer gemeinsamen Swiss hätte eine unglaubliche Motivation für die Piloten zur Folge. Und Mitarbeiter, die sich motiviert für die Firma einsetzen, sind ein

unschätzbaren Wert und massgeblich daran beteiligt, die Firma erfolgreich zu machen.

Fusion

Der Vorstand der IPG und der Vorstand der AEROPERS stimmten deshalb am Strategieseminar auf dem Stoos in der Innerschweiz einstimmig dafür, dass die Fusion vorangetrieben werden muss. Alle Anwesenden waren sich einig, dass dies sowohl für die Mitglieder wie auch für die Swiss Vorteile bringt und deshalb die Zukunft in der Gemeinsamkeit liegt. In einer Premium-Airline wie der Swiss soll es in Zukunft keine Zwei-Klassen-Gesellschaft geben, sondern die Piloten sollen gemeinsam die Werte der Swiss in die Öffentlichkeit tragen.

Deshalb haben sich die Vorstände auf die Formulierung des folgenden Schwerpunkts geeinigt:

- Der Vorstand setzt die Fusion mit der IPG um, mit dem Ziel eines künftigen gemeinsamen GAV für beide Korps.

Dieser historische Schritt soll, wie es der Schwerpunkt klar ausdrückt, in Zukunft dazu führen, dass nicht nur die Verbände fusioniert sind, sondern auch die Verträge einheitlich formuliert werden. Nur dadurch kann eine Zwei-Klassen-Gesellschaft innerhalb der Swiss verhindert werden.

Eine Massnahme, um diesen Schwerpunkt und damit das langfristige Ziel eines gemeinsamen GAV zu erreichen, wird von den Vorständen bereits jetzt umgesetzt. Die Vorstände von IPG und AEROPERS halten seit Juli einen Tag in der Vorstandswoche gemeinsam ab. Und damit ist eine Massnahme auf der Timeline und in der BSC bereits erfolgreich erfüllt. ●

Das Fräulein auf dem Funkersitz

Dr. Lorenz Stäger, Altphilologe und Autor, schreibt in loser Folge auch für die «Rundschau». Er holt hier eine weitere schöne Geschichte aus dem Swissair-Archiv. Wir schreiben das Jahr 1934. Lesen Sie von Direktor Walter Mittelholzer und einem Cockpit-Besuch mit Folgen.

Text: Dr. Lorenz Stäger

Am Morgen des 10. August 1934 versuchten österreichische Bodenstationen mehrmals vergeblich die dreimotorige Fokker der Swissair, die sich auf dem Kursflug Wien-Salzburg-München-Zürich befand, aufzurufen. Am Steuer sass Walter Mittelholzer, einer der beiden Direktoren der Swissair. Der Funker konnte gar nicht antworten, da er sich in der Kabine befand. An seiner Stelle hatte Fräulein Liselotte Lorenz aus Wien auf dem rechten Sitz Platz genommen, und dies bereits nach dem Start in Wien, wie dem Eidgenössischen Luftamt «von einem ausländischen Fachmann» gemeldet wurde. In Anbetracht der ziemlich ungünstigen meteorologischen Verhältnisse hätte der Funker nicht von seinem Posten entfernt werden dürfen, hielt das Luftamt in seinem Schreiben vom 19. September 1934 fest. Vielleicht wäre der Vorfall aber gar nie bekannt geworden, wenn nicht Mittelholzer bei der Landung in Salzburg «ausserhalb des Platzes aufgesetzt hätte, so dass das Flugzeug im weichen Terrain stecken geblieben sei und die Passagiere sich im Regen und durch das nasse Gras zur Abfertigung begeben mussten». Dazu kam, dass Mittelholzer, statt der direkten Route zu folgen, weit nach Süden ausholte und in sehr geringer Höhe die österreichischen Alpen überflog, was zu einer Verspätung von mehr als einer halben Stunde geführt hatte.

Da das Schreiben an die Direktion der Swissair gerichtet war, konnte Pilot und Direktor Walter Mittelholzer am 21. September gleich persönlich Stellung nehmen. Er vermutete in seinem Brief, dass die «unrichtigen Informationen» auf die österreichischen Behörden in Salzburg zurückzuführen seien, die sich wegen des schlechten Zustandes des Flugplatzes einige wenig schmeichelhafte Bemerkungen vonseiten seiner Passagiere hätten anhören müssen. «Alle waren übrigens vom Fluge befriedigt, umsomehr als ich zur Beruhigung der Kabineninsassen von Zeit zu Zeit Standortmeldungen auf geschriebenen Zettel nach rückwärts gab, da ich das überflogene Gelände von Touren in der dortigen Gegend bis in alle Details genau kannte.»

Dass er in Salzburg ausserhalb des Platzes aufgesetzt habe, bestritt Mittelholzer. Die Landung habe sich «absolut normal» vollzogen, nur sei das teilweise hohe Gras so nass gewesen, dass die Bremsen zu wenig Wirkung gezeigt hätten. Deswegen sei er bis an den westlichen Rand des Platzes gerollt, «maximum 50 Schritte von der Station entfernt». Trotz Vollgas der drei Motoren brachte er die Maschine aber nicht mehr aus dem weichen Gelände.

Interessant ist Mittelholzers Begründung, weshalb er den Funker ohne Bedenken in die Kabine habe schicken können: Wegen schlechten Wetters und tiefhängenden Wolken habe er sich zu einem «tiefen Fliegen» entschlossen. Da deswegen und wegen der elektrischen Ladungen an einen Funkverkehr nicht zu denken gewesen sei und Salzburg über keine Peilstation verfüge, habe er geglaubt, dies verantworten zu können. Der Funker habe mindestens eine Viertelstunde vor der Landung in Salzburg seinen Sitz wieder eingenommen. Fräulein Liselotte war übrigens nicht irgendwer, sondern «die Tochter des in österreichischen Luftfahrtskreisen sehr bekannten Chirurgen und Ballonführers Professor Lorenz aus Wien». Hans Lorenz war auch ein Bergsteiger ersten Ranges, dessen Palmarès einige Erstbegehungen aufwies, sowie ein ausgezeichnete Hochgebirgsphotograph, was die Freundschaft mit Mittelholzer erklärt.

Einige Monate nach dem erwähnten Zwischenfall zog Mittelholzer erneut den Unmut des Luftamtes auf sich. Trotz einer Flughafensperre landete er nachts in Genf, was ihm eine Busse von 200 Franken eintrug. Als er dagegen Einspruch erhob, hielt das Luftamt in seiner Antwort vom 13. April 1935 fest: «Nachdem Herr Dir. Mittelholzer leider derjenige Verkehrspilot ist, der in unseren Dossiers unter Zuwiderhandlungen oder Mangel an Flugdisziplin am häufigsten figuriert, ist es uns nicht möglich, die verhängte Busse von Fr. 200.- zu erlassen.» Und für den Fall weiterer Verstösse drohte man gar noch schärfere Sanktionen an.

Seinem Ansehen in der Schweizer Bevölkerung haben solche Zwischenfälle nicht geschadet. Die Lichtbildervorträge über seine grossen Flüge nach Afrika – im Februar hatte er dem Kaiser von Abessinien eine Fokker abgeliefert – und Asien zogen im Durchschnitt 500 Zuschauer an. Seine Bücher wurden in sechs Sprachen übersetzt, seine Luftaufnahmen sind legendär. Und gemäss einer Zeitungsumfrage war er damals der populärste Schweizer – vor Professor Piccard, Migros-Duttweiler und Bundesrat Minger. ●

«Go-ahead» – Startabstände

Startabstände. Eine Thematik, die nicht so simpel ist, wie sie auf den ersten Blick erscheinen mag. Gaby Plüss erklärt, was die Lotsen beim Erstellen der Startabstände alles berücksichtigen und weshalb zwei Minuten längst nicht immer 120 Sekunden sind.

Text: Gaby Plüss

«Zwischen zwei A320 braucht es gemäss Buch nur eine und nicht zwei Minuten Separation! Wieso wird in Zürich nicht speditiver gestartet?» In etwa so lautete eine Frage, die einem meiner Kollegen anlässlich eines Observer-Fluges mit einem leicht vorwurfsvollen Unterton gestellt wurde. Dazu zeigte ihm der Pilot ein Papier, das mir mein Kollege leider nicht genauer beschreiben konnte.

Startabstände. Ganz so einfach, wie es sich der Fragesteller vermutlich vorstellt, ist diese Thematik nicht zu erklären. Allein die Unterlagen, die ich zum Verfassen dieses Artikels benötige, habe ich mir aus drei verschiedenen Manuals zusammengestellt. Jetzt liegen diverse Dokumente vor mir. In jedem werden verschiedene Aspekte dieses Themas beschrieben. Und wie so häufig in der Aviatik versuche ich, all diese Vorschriften zu einem Ganzen zusammenzufügen.

Minuten versus Meilen

Startabstände. Die zentrale Frage, die wir uns in diesem Zusammenhang immer wieder stellen, lautet: «Wie viele Minuten Startabstand sind nötig, damit wir die Flugzeuge mit genügend Separation übergeben können?»

Dabei geht es nicht nur um eine saubere Übergabe vom Tower-Lotsen zum Departure Controller. Übergabekriterien vom Departure Controller an die Kollegen des Aera Control Centers (ACC) spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Und auch die ACC-Kollegen sollten die Flugzeuge mit den vorgeschriebenen Abständen an das nächste Center übergeben können.

Ab und zu werden wir im Tower sogar von Lotsen ausserhalb des Schweizer Luftraums ausgebremst. Das ist zum Beispiel dann der Fall, wenn die Münchner Kollegen unvermittelt mehr Abstand verlangen. Das kann innert kürzester Zeit zu einem gewaltigen Stau vor der Piste führen.

Übergabekriterien gibt es diverse, einhalten sollten wir sie, wenn immer möglich alle. Hinzu kommen Nuancen, Wake Turbulence, Abhängigkeiten

und das Wetter. Auch diese Punkte wollen berücksichtigt werden. Minuten versus Meilen. Tönt einfacher als es ist.

Übergabekriterien

Im Gegensatz zum Tower-Lotsen arbeitet der Departure Controller nicht nach Sicht sondern ausschliesslich mit dem Radar. Deshalb braucht er in jedem Fall drei Meilen oder 1000 Fuss Separation – bei allfälliger Wake Turbulence müssen es sogar bis zu acht Meilen sein. Eine Freigabe für einen «VMC climb maintaining own visual separation» ist für den Departure Lot-sen leider keine Option, denn eine solche ist nur in den Luftraumklassen «Delta» oder «Echo» und somit nur innerhalb der Kontrollzone zulässig.

Beim Erteilen einer Startfreigabe achten wir im Tower daher zuerst einmal darauf, dass wir dem Departure Controller keine Separationsunterschrei-tung verursachen. Als Hilfsmittel dienen uns sowohl die visuelle Überwa-chung des vorausfliegenden Starts als auch das Radarbild im Tower. Sollte die vorausfliegende Maschine unerwartet schlecht steigen, können wir den nachfolgenden Start allenfalls auf 4000 Fuss stoppen und so immer noch eine saubere Übergabe gewährleisten.

Für den Transfer vom Departure Controller an die ACC-Sektoren kommen weitere Vorgaben dazu. Unser Manual unterscheidet dabei zwischen drei Kategorien von Flugzeugtypen. Es sind dies «jet aircraft», «turboprop air-craft» und «piston powered propeller aircraft». Je nach Konstellation existie-ren in Bezug auf die anzuwendende Längsstaffelung unterschiedliche Werte. So müssen wir beispielsweise zwei A320 in das gleiche Exit Gate mit min-destens 7,5 Meilen Längsstaffelung an die ACC-Lotsen übergeben. Um diese Regeln einzuhalten, arbeiten wir am Departure-Sektor ab und zu auch mit Speed Control oder bewilligen ein Abweichen von der SID nicht bereits beim Durchsteigen von 5000 Fuss.

Departure Releases

Beim Berechnen der effektiven Startabstände werden wir im Tower von einem System namens TACO (Tower Approach Communication System) unterstützt. Im Gegensatz zu unserem Manual kennt das TACO nicht nur drei, sondern sieben verschiedene Kategorien. Die Einteilung in diese Kate-gorien erfolgt anhand der Geschwindigkeit (siehe Bild).

Unter Berücksichtigung von Startpiste, Geschwindigkeitskategorie, Wake Turbulence und SID erstellt das TACO für jeden Start einen sogenannten Departure Release. So lautet etwa der vorgeschlagene Abstand zwischen zwei

Flugzeugen der Geschwindigkeitskategorie «Jet» auf derselben Piste und mit derselben SID zwei Minuten (siehe Grafik 1).

Grafik 1: Schematische Darstellung eines Departure Releases zwischen zwei Starts auf Piste 28 Richtung VEBIT (V3W). Das System plant die SWR56W zwei Minuten nach der SWR32R.

Je nach Konstellation kann der Departure Release von «behind» bis hin zu «wait» lauten. Ein «behind» bedeutet, dass die zweite Maschine unmittelbar hinter der ersten starten kann. Beim «wait» entscheidet der Departure Controller anhand der Performance des vorausfliegenden Flugzeugs, wann der Tower-Lotse die nächste Startfreigabe erteilen kann. Diese Option kommt vor allem dann zum Einsatz, wenn ein Jet hinter einer sehr langsamen Maschine geplant wird.

Ab und zu erstellt das TACO einen sogenannten Doppel-Release. In solchen Momenten müssen wir für einen Start nicht bloss eine, sondern mehrere Vorgaben gleichzeitig berücksichtigen. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn wir einen Start auf Piste 28 hinter zwei Starts auf Piste 16 planen und beide Starts auf Piste 16 den nachfolgenden Start auf Piste 28 beeinflussen.

Sobald wir einen Flugplan einer gestarteten Maschine im TACO aktivieren, berechnet das System aufgrund der aktuellen Startzeit die Releases erneut. Auch ein Umstellen der Startsequenz resultiert in einer Neuberechnung der Releases.

Nuancen

Das TACO nimmt uns bei der Berechnung der Departure Releases zweifelsohne sehr viel Arbeit ab. Trotzdem gibt es Nuancen, die das System nicht kennt und daher auch nicht berücksichtigen kann. In diesen Momenten kommt die Erfahrung des Lotsen zum Zug, denn die Vorschläge des TACO sind tatsächlich nur Vorschläge. Unser Manual besagt, dass wir die Startabstände je nach effektiver Performance der einzelnen Flugzeugtypen anpassen dürfen und sollen.

Betrachten wir nochmals die Grafik 1. Obwohl das System in diesem Fall zwei Minuten Separation vorschlägt, erfordert diese Konstellation keine 120 Sekunden Startabstand. Eine A319 steigt unmittelbar nach dem Start normalerweise um einiges besser als eine A321. Hinzu kommen unterschiedliche Exit Gates. Die A319 fliegt in Richtung Westen, während der Departure Controller die A321 sobald als möglich in den Süden abdrehen wird. Somit

braucht es bei der Übergabe dieser beiden Flugzeuge an die ACC-Kollegen auch keine 7,5 Meilen Längsstaffelung. In diesem Fall überwacht der Tower-Lotse deshalb hauptsächlich den Steigflug der vorausfliegenden A319. Sobald sichergestellt ist, dass der Start der A321 keine Separationsunterschreitung mehr verursacht, wird diese die Startfreigabe erhalten. Zwei Minuten können in diesem Fall somit problemlos nur 90 Sekunden sein.

Daneben gibt es Situationen, in denen wir den vom TACO vorgeschlagenen Startabstand bewusst vergrössern. Für einen Turboprop in Richtung DEGES hinter einem Jet in Richtung VEBIT plant das System auf Piste 28 einen «behind»-Release (siehe Grafik 2). Handelt es sich, wie in der Grafik dargestellt, um eine DH8D (Bombardier Dash 8) hinter einer A321, wird der Tower-Lotse den Turboprop sicher nicht unmittelbar hinter dem Jet starten lassen. Ist der Jet jedoch eine Bombardier CRJ9 und der nachfolgende Turboprop eine Fokker 27, steht dem «behind»-Release nichts im Wege.

Grafik 2: Beispiel eines «behind»-Releases zwischen zwei Starts auf Piste 28. Das System plant die CTN461 direkt hinter der SWR56W.

Wake Turbulence

Das Erstellen von Wake Turbulence Separation ist der einzige Fall, bei dem wir strikte auf die Sekunden achten. Zwischen zwei Starts auf derselben Piste erteilen wir der zweiten Maschine die Startfreigabe demnach frühestens 120 Sekunden, nachdem die erste Maschine ihren Startvorgang eingeleitet hat. Startet die zweite Maschine von einer Intersection, braucht es sogar 180 Sekunden Separation.

Zwischen zwei Starts auf sich kreuzenden Pisten haben wir die Wake Turbulence auf dem Pistenkreuz, dort wo sich die Flugwege kreuzen, ebenfalls zu beachten. Sofern der erste Start vor oder auf dem Pistenkreuz rotiert, brauchen wir mit dem zweiten Start auf dem Pistenkreuz mindestens 120 Sekunden Separation. Rotiert der erste Start hingegen erst nach dem Pistenkreuz, braucht es mit dem zweiten Start keine Wake Turbulence Separation. Da das TACO nicht weiss, ob wir die Wake Turbulence Separation auf dem Pistenkreuz einzuhalten haben, stellt es uns diese Separation in jedem Fall dar. Es ist dann die Aufgabe des Tower-Lotsen visuell zu überprüfen, wo genau der erste der beiden Starts rotiert.

Starts von den Pisten 32 und 34 gelten in Bezug auf die Wake Turbulence als Starts von derselben Piste. Somit gelten in diesem Fall die gleichen Regeln, wie bei Starts von einer Piste.

Nicht nur auf den den Pisten, auch im Ausflug ist die Wake Turbulence ein Thema. Das kann dazu führen, das wir hinter einer auf Piste 16 gestarteten, in Richtung Westen steigenden A340 fast vier Minuten warten, bevor wir der nächsten Maschine auf Piste 28 die Startfreigabe erteilen.

In seltenen Fällen brauchen wir auch zwischen landenden und startenden Flugzeugen Wake Turbulence Separation. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn die letzte Landung auf Piste 14 eine A330 und der erste Start auf Piste 34 eine A321 ist. In dieser Konstellation benötigt es dort, wo sich die Flugwege kreuzen ebenfalls 120 Sekunden Separation.

Handelt es sich beim Verursacher der Wake Turbulence um eine A380, sind in jedem Fall zusätzliche 60 Sekunden Separation nötig.

Wake Turbulence Releases werden vom TACO speziell dargestellt. In diesen Momenten lautet der Release nicht nur «+2», sondern «+2/T». Dadurch stellen wir sicher, dass wir diese Vorschrift auf jeden Fall beachten.

Abhängigkeiten

Abhängigkeiten (Stichwort GATO-Separationen, siehe «Rundschau»-Ausgabe 3/2012) gibt es auf dem Flughafen Zürich heutzutage massenhaft. Bei Startpiste 10 etwa sind sämtliche Starts an die Landungen auf Piste 14 gekoppelt. In solch einer Konstellation können wir uns nicht mehr nur an den vom TACO vorgeschlagenen Departure Releases orientieren. Die Startintervalle werden in erster Linie von den Anflügen vorgegeben. Wir versuchen zwar wenn immer möglich hinter jeder Landung einen Start einzuplanen. Dennoch müssen wir nebst den Landungen auch noch all die bereits beschriebenen Aspekte berücksichtigen. Ab und zu lässt es sich deshalb nicht vermeiden, dass wir ein Loch in der Anflugsequenz ungenutzt verstreichen lassen, so ungern wir das auch machen.

Bei Starts und Landungen auf sich kreuzenden Pisten sind die Startintervalle ebenfalls zusätzlich von den Anflügen abhängig. Auch in solch einem Szenario versuchen wir, hinter jeder Landung einen Start zu ermöglichen. Aber auch hier gelingt es uns nicht immer.

Ein weiterer Punkt, den es zu beachten gilt, sind Flugzeuge der Kategorien «Medium» und «Heavy», die die Piste 28 auf den Rollwegen «Echo», «Foxrott», «Juliett» oder «Kilo» kreuzen. Hinter einer solchen Kreuzung dürfen wir eine Startfreigabe auf Piste 28 erst dann erteilen, wenn die kreuzende Maschine entweder auf dem Tarmac in Bewegung ist oder parallel zur Piste steht. Damit verhindern wir, dass eine startende Maschine vom Schub einer anrollenden Maschine quasi «weggeblasen» wird.

Anhand der geplanten Releases berechnet das TACO die vorgesehenen Startzeiten der einzelnen Flugzeuge. Dabei stützt es sich ausschliesslich auf die von ihm vorgeschlagenen Startabstände. Abhängigkeiten zwischen Starts und Landungen kennt das System nicht. Sobald wir von den Vorschlägen abweichen oder die Startsequenz anpassen müssen, stimmen die vom TACO berechneten Startzeiten nicht mehr. Das ist auch der Grund, weshalb wir beim ersten Aufruf auf der Towerfrequenz oftmals keine genaue Startzeit mehr bekannt geben können.

Wetter

Das Wetter ist und bleibt auch heutzutage einer der Faktoren, die uns ziemlich unvermittelt massiv einschränken können. Müssen Flugzeuge aufgrund von Wetter von der SID abweichen, kann die Arbeitsbelastung beim Departure Controller sehr schnell ansteigen. Flugwege verlaufen plötzlich nicht mehr in den gewohnten Bahnen, Kreuzungspunkte verschieben sich, zusätzliche Konflikte entstehen. Sobald wir die Abflüge nicht mehr auf der SID an die ACC-Kollegen übergeben können, müssen wir die Übergabe telefonisch koordinieren. In solchen Situationen nehmen wir bei den Startabständen bewusst ein wenig Tempo heraus, um den Departure Controller nicht zu überladen. In seltenen Fällen kann es sogar sein, dass der Departure Controller für sämtliche Starts ein «wait» verlangt und so die Startabstände für jedes einzelne Flugzeug individuell vorgibt.

Ab und zu kommt es vor, dass ein benachbartes Center unerwartet zusätzlichen Abstand verlangt. So kann es sein, dass wir zwischen allen Flügen mit Exit Gate DORAP quasi aus heiterem Himmel fünf Minuten Startabstand erstellen müssen. Stehen nun mehrere Maschinen mit diesem Exit Gate hintereinander vor der Piste, heisst es für die letzte dieser Maschinen statt «expect your departure in six minutes» auf einmal «sorry, revision, expect your departure now in 15 minutes.»

Mensch und Maschine

Heutzutage sind die vom TACO geplanten Departure Releases im Live-Betrieb sicherlich eine nicht mehr wegzudenkende Unterstützung. Dennoch können wir uns nicht blindlings auf die vom System vorgeschlagenen Startabstände verlassen. Um mit dem TACO sinnvoll zu arbeiten, müssen wir verstehen, wo und weshalb es uns welche Releases plant. Wir müssen im voraus wissen, wie sich Sequenzanpassungen auf die Departure Releases auswirken, sonst können wir keine vernünftige Abflugsequenz planen.

In der Ausbildung wird das Erstellen einer sinnvollen Startsequenz und das Berechnen der Startabstände deshalb auch im Klassenzimmer trocken trainiert. Dabei haben die Trainees kein TACO zur Verfügung. Sie müssen die Releases von Hand berechnen und die Startsequenz ohne Hilfsmittel planen.

Vielleicht wird das System dereinst auch Abhängigkeiten berücksichtigen, wer weiss. Nuancen und Wetter, das Gespür für die aktuelle Situation hingegen wird es auch in Zukunft kaum beachten können. Dafür braucht es Erfahrung, dafür braucht es Lotsen, die wissen, wo mehr manchmal weniger ist und umgekehrt. Minuten versus Meilen. Tönt einfacher als es ist.

gaby.pluess@swissatca.org

Das Bedürfnis des gegenseitigen Austausches existiert zweifelsohne. Das zeigen die Rückmeldungen des ersten und des aktuell laufenden CRM/TRM-Kurses. Das zeigen die Fragen, die immer mal wieder in meinem Postfach stecken.

Neulich hat mir ein Avro-Pilot eine E-Mail geschrieben, die mit folgenden Worten begonnen hat: «Ich finde die Möglichkeit des Austausches via «Rundschau» genial, macht das weiter!» Ein solches Kompliment freut mich natürlich enorm. Die Frageliste, die ich dazu bekommen habe, war knapp eine A4-Seite lang. Das Beantworten dieser Fragen hat mir einmal mehr sehr viel Spass gemacht. Auch ich lerne dabei immer wieder Neues oder erfahre Dinge, die bei uns intern zu ganz interessanten Diskussionen führen können.

Vor einem Jahr durfte ich meinen ersten «Rundschau»-Artikel publizieren. Die Zusammenarbeit mit dem «Rundschau»-Team und die daraus entstandenen Kontakte empfinde ich als sehr bereichernd und sind für mich Teil des Austausches, den es unbedingt zu pflegen gilt.

Weihnachten ist zwar erst am 24. Dezember. Wünschen kann ich aber heute schon. Ich (und vermutlich diverse andere Lotsen und Piloten) wünsche mir, dass gegenseitige Besuche in Zukunft nicht mehr in der Freizeit stattfinden müssen, sondern regelmässig in Form von Weiterbildungstagen absolviert werden können. Lotsen sollten Observer-Flüge nicht am freien Tag machen müssen. Piloten sollten den Tower nicht nur in der Pause besuchen können. Genau dieser Wunsch war eines der Feedbacks, das wir im Jahre 2008 am ersten gemeinsamen CRM/TRM-Kurs formuliert hatten.

Manchmal dauert es ein wenig länger, bis Wünsche erfüllt werden. Ich gebe die Hoffnung noch lange nicht auf. In der Zwischenzeit pflege ich den Austausch weiterhin in Eigenregie und freue ich mich über jegliche Fragen oder Anregungen zum Schreiben weiterer «Rundschau»-Artikel. Mein Postfach ist noch lange nicht voll. ●

Warning: Hotels could be hazardous to your health!

Vor rund zehn Jahren erschien dieser Text in einer Ausgabe des Flight Safety Bulletins. In dieser Zeit blieben die Crews der Swiss glücklicherweise von grossen Hotelfeuern verschont. Es sind allerdings auch sehr viele junge Kollegen zum Korps dazugestossen, denen die «Rundschau» die eindrücklichen Worte eines Experten nicht verwehren will.

Text: Captain R.H. Kauffman, Los Angeles County Fire Department

Have you ever been in a hotel during a fire? It's a frightening experience, and you should start thinking about it. For instance, how would you have acted if you had been in one of these fires?

The Gulf Hotel, Houston, 1943	54 dead
The Wincoff Hotel, Atlanta, 1946	119 dead
The La Salle Hotel, Chicago, 1946	61 dead

Of course, there have been hundreds more with thousands of deaths, but I think you're getting the drift. The majority of those people did not have to die.

My wife has been in the airline industry close to eight years and while accompanying her on a trip recently, I learned how ill-prepared she was for a hotel fire. It's not her fault: it's quite common. Hotels, however, have no excuse for being ill-prepared, but believe me, you cannot depend on the staff in case of a fire. History has shown some hotels won't even call the fire department. I have been a fire-fighter in Los Angeles for over ten years and have seen many people die needlessly in building fires. It's sad because most could have saved themselves.

What you're about to read is roughly the same "briefing" I have given my wife on hotel safety. I do not intend to "play down" the aspects of hotel fires or soft soap the language. It's critical that you remember how to react, and, if I shake you a little, maybe you will.

Contrary to what you have seen on television or in the movies, fire is not likely to chase you down and burn you to death. It's the bi-products of fire that will kill you. Super heated fire gases (smoke) and panic will almost always be the cause of death long before the fire arrives if it ever does. This is very important. You must know how to avoid smoke and panic to survive a hotel fire. With this in mind, here are a few tips.



Smoke

Where there is smoke, there is not necessarily fire. A smoldering mattress, for instance, will produce great amounts of smoke. Air conditioning and air exchange systems will sometimes pick up smoke from one room and carry it out to other rooms or floors. You should keep that in mind because 70 percent of the hotel fires are caused by smoking and matches. In any case, your prime objective should be to leave at the first sign of smoke.

Smoke, being warmer, will start accumulating at the ceiling and work its way down. The first thing you will notice is: THERE ARE NO “EXIT” SIGNS. I’ll talk more about the exits later, just keep in mind when you have smoke, it’s too late to start looking for “exit” signs.

Another thing about smoke you should be aware of is how irritating it is on the eyes. The problem is your eyes will only take so much irritation then they close. Try all you want, you won’t be able to open them if there is still smoke in the area. It’s one of your body’s compensatory mechanisms. Lastly, the fresh air you want to breathe is at or near the floor. Get on your hands and knees (or stomach) and STAY THERE as you make your way out. Those who don’t probably won’t get far.

Think about this poor man’s predicament for a moment: He wakes up at 0230 hrs to a smell of smoke. He puts on his trousers and runs into the hallway only to be greeted by heavy smoke. He has no idea where the exit is. He runs to the right. He’s coughing and gagging, his eyes hurt. “Where is it?”, “WHERE IS IT?” Panic begins to set in. About the same time he thinks maybe he is going the wrong way, his eyes close. He can’t find his way back to his room (it wasn’t so bad in there). His chest hurts, he desperately needs oxygen. Total panic sets in as he runs in the other direction. He is completely disorientated. He cannot hold his breath any longer. We find him at 0250. DEAD.

What caused all the smoke? A small fire in a room where they store the roll-away beds. Remember, the presence of smoke does not necessarily mean the hotel is burning down.

Panic

Panic (pan ik). A sudden, overpowering terror often afflicting many people at once. Panic is the product of your imagination running wild and it will set in as soon as it dawns on you you’re lost, disorientated, or you don’t know what to do. Panic is almost irreversible: once it sets in, it seems to grow. Panic will make you do things that could kill you. People in a state of panic are rarely able to save themselves.

If you understand what's going on, what to do, where to go, and how to get there, panic will not set in. The man in the example I used would not have died if he had known what to do. For instance, had he known the exit was to the left and four doors down on the left, he could have gotten on his hands and knees where there was fresh air and started counting doorways. Even if he couldn't keep his eyes open, he could feel his way as he crawled, counting the doors. 1... 2... 3... BINGO! He would NOT have panicked. He would be alive today, telling of his "great hotel fire" experience.

Exits

The elevator drops you at the 12th floor and you start looking for your room. "Let's see ... room 1236 ... here it is". You open the door and drop your luggage. AT THAT VERY MOMENT, turn around and go back into the hallway to check your exit. You may NEVER get another chance. Don't go into the bathroom, open the curtains, turn on the TV, smarten your appearance, or crash out on the bed. I know you're tired and you want to relax, but it's absolutely essential ... no ... CRITICAL that you develop the HABIT of checking for your exit after you drop your luggage. It won't take 30 seconds, and believe me, you may NEVER get another chance.

If there are two of you sharing a room, BOTH of you locate your exit. Talk it over as you walk towards it. Is it on the left or right ... do you have to turn a corner? Open the exit door ... what do you see ... stairs or another door? (Sometimes there are two doors to go through, especially in newer hotels). I'd hate to see you crawl into a broom closet thinking it was the exit! Are you passing any rooms where your friends are staying? If there was a fire, you may want to bang on their doors as you go by. Is there anything in the hallway that would be in your way ... an ice-machine maybe? As you arrive back at your room, take a look once more. Get a good mental picture of what everything looks like. Do you think you could get to the exit with a "blindfold" on?

This procedure takes less than one minute and to be effective, it must become a habit. Those of you who are too lazy or tired to do it consistently are real "riverboat gamblers". There are over 5000 hotel fires per year. The odds are sure to catch up with you.

Doors

Should you have to leave your room during the night, it is important to close the door behind you. This is very effective in keeping out fire and will minimize smoke damage to your belongings.



There was a house fire in Los Angeles recently where an entire family died. It was a three-bedroom house with a den and family room. That night, the occupants had left every door in the house open except one, and it had led to the washrooms where the family dog slept. The house, except for the washroom, was a total loss. When the fire was knocked down, firemen opened the door to find the family dog wagging his tail. Because the door was left shut, the dog and room were in fine shape.

Some doors take hours to burn through. They are excellent “fire stops” so close every door you go through. If you find smoke in the exit stairwell, you can bet people are leaving the doors open as they enter.

Always take your key with you. Get into the habit of putting the key in the same place every time you stay in a hotel. Since every hotel has night stands, that’s an excellent location. It’s close to the bed so you can grab it when you leave without wasting time looking for it. It’s important you close your door as you leave, and it’s equally as important that you don’t lock yourself out. You may find conditions in the hallway untenable, and want to return to your room. If you’re now in the habit of checking your exit and leaving the room key on the night stand, you’re pretty well prepared to leave the hotel in case of a fire, so let’s “walk” through it once.

Using an Exit

Something will awake you during the night. It could be the telephone, someone banging on the door, the smell of smoke, or some other disturbance. But, whatever it is, investigate it before you go back to sleep. A popular “Inn” near Los Angeles airport recently had a fire and one of the guests later said he was awakened by people screaming but went back to bed thinking it was a party. He dammed near died in bed.

Let’s suppose you wake up to smoke in your room. Grab your key off the nightstand, roll off the bed and head for the door on your hands and knees. Even if you could tolerate the smoke by standing, DON’T. You’ll want to save your eyes and lungs for as long as possible. BEFORE you open the door, feel it with the palm of your hand. If the door or knob is quite hot, don’t open it. The fire could be just outside. We’ll talk about that later. With the palm of your hand still on the door (in case you need to slam it shut), slowly open the door and peek into the hallway to “assess conditions”.

As you make your way to the exit, stay against the wall on the side where the exit is. It is very easy to get lost or disorientated in a smoky atmosphere. If you’re on the wrong side of the hallway, you might crawl right on by the



exit. If you're in the middle of the hall, people who are running will trip over you. Stay on the same side as the exit, count doors as you go.

When you reach the exit and begin to descend it is very important that you WALK down and hang onto the handrail as you go. Don't take this point lightly. The people who will be running will knock you down and you might not be able to get up. Just hang on and stay out of everyone's way. All you have to do now is leave the building, cross the street and watch the action. When the fire is out and the smoke clears, you will be allowed to re-enter the building. If you closed your room door when you left, your belongings should be in pretty good shape.

Smoke will sometimes get into the exit stairway. If it's a tall building, this smoke may not rise very high before it cools and becomes heavy. This is called "stacking". If your room is on the 20th floor, for instance, you could enter the stairway and find it clear. As you descend you could encounter smoke that has "stacked". Do not try to "run through it" - people die that way. Turn around and walk up. Now you must really hang onto the handrail. The people running down will probably be glassy-eyed and in a panic and will knock you right out of your socks!

They will run over anything in their way, including a fireman. You'll feel as though you're going upstream against the Chicago Bears, but hang on and keep heading up towards the roof. If for some reason you try one of the doors to an upper floor and find it locked, that's normal, don't worry about it. Exit stairwells are designed so that you cannot enter from the street or roof. Once inside, however, you may exit at the street or roof but cannot go from floor to floor; this is done for security purposes. When you reach the roof, prop the door with something. This is the ONLY time you will leave a door open. Any smoke in the stairwell may now vent itself to the atmosphere and you won't be locked out. Now find the windward side of the building (the wet finger method is quite reliable), have a seat and wait until they find you. Roofs have proved to be a safe secondary exit and refuge area. Stay put. Firemen will always make a thorough search of the building looking for bodies. Live ones are nice to find.

Your Room

After you check your exit and drop the key on the nightstand, there is one more thing for you to do. Become familiar with your room. See if your bathroom has a vent; all do, but some have electric motors. Should you decide to remain in your room, turn it on to help remove the smoke. Take a



good look at the window in your room. Does it open? Does it have a latch, a lock? Does it slide? Now open the window (if it works) and look outside. What do you see? A sign, ledges? How high up are you? Get a good mental picture of what's outside, it may come in handy. It's important you know how to OPEN your window, you may have to close it again.

Should you wake up to smoke in your room and the door is too hot to open or the hallway is completely charged with smoke, don't panic. Many people have defended themselves quite nicely in their room and so can you. One of the first things you'll want to do is open the window to vent the smoke. I hope you learned how to open it when you checked in. It could be dark and smoking in the room. Those who don't will probably throw a chair through the window. If there is smoke outside and you have no window to close, it will enter your room and you will be trapped. The broken glass from the window will cut like a surgeon's scalpel. At the Ramada Inn fire, an airline captain on a layover threw a chair through the window and cut himself seriously. Don't compound your problems. Besides, if you break out your window with a chair, you could hit a fireman on the street below.

If there is fresh air outside, leave the window open, but keep an eye on it. At this point, most people would stay at the window, waving frantically, while their room continues to fill with smoke, if the fire burns through. This procedure is not conducive to longevity. You must be aggressive and fight back. Here are some things you can do in any order you choose ... if the room phone works, let someone know you're in there. Flip on the bathroom vent. Fill the bath with water. Don't get into it - it's for fire fighting. You'd be surprised how many people try to save themselves by getting into a tub of water - that's how you cook lobsters and crabs, so you know what happens! Wet some sheets or towels, and stuff the cracks of your door to keep out the smoke. With your ice-bucket, bail the water from the bath onto the door to keep it cool. Feel the walls - if they are hot, bail water onto them too. You can put your mattress up against the door and block it in place with the dresser. Keep it wet - keep everything wet. Who cares about the mess. A wet towel tied around your nose and mouth is an effective filter if you fold it in a triangle and put the corner in your mouth. If you swing a wet towel around the room, it will help clear the smoke. If there is a fire outside the window, pull down the curtains and move everything combustible away from the window. Bail water all around the window. Use your imagination and you may come up with some tricks of your own. The point is, there shouldn't be any reason to panic - keep fighting until reinforcements arrive. It won't be long.

Elevators

There isn't an elevator made that can be used as a "safe" exit. In all states, elevators by law, cannot be considered an "exit". They are complicated devices with a mind of their own. The problem is people only know one way out of a building - the way they came in, and if that was the elevator, they are in trouble. Elevator shafts and machinery extends through all floors of a building, and besides, with the shaft filling with smoke, there are hundreds of other things that could go wrong and probably will. Everyone tries to get on the elevator in an emergency. Fights break out and people get seriously injured. Smoke, heat and fire do funny things to elevator call buttons, controls and other complicated parts.

Case in point: Hotel guests in a New Orleans hotel were called on their room phones and notified of a fire on the upper floors. They were in no danger, but asked to evacuate the hotel as a precaution. Five of the guests decided to use the elevator. It was discovered later that the elevator only went down about three floors and then for some reason started going up. It did not stop until it reached the fire floor. The doors came open and were held open by smoke obscuring the photo cell light beam. Besides the five guests in the elevator who died of suffocation, firemen noticed that every button had been pushed, probably in a frantic attempt to stop the elevator.

Fires have killed many people, including firemen. Several New York firemen recently used an elevator when responding to a fire up on the 20th floor. They pushed 18, but the elevator went right on by the 18th floor. The doors came open on the 20th floor to an inferno and remained open long enough to kill all the firemen. The doors then closed and the elevator returned to the lobby. Hand operated elevators are not exempt. Some elevator operators have been beaten by people fighting over the controls. If you have any idea that there might be smoke or fire in your hotel, avoid the elevator like the plague.

Jumping

It's important I say something about jumping because so many people do it. Most are killed or injured in the process. I cannot tell you whether or not you should jump. Every fire, although similar, is different. I can tell you, however, what usually happens to "jumpers".

If you're on the 1st floor, you could just OPEN the window and climb out. From the second floor you could probably make it with a sprained ankle, but you must jump out far enough to clear the building. Many

people hit windowsills and ledges on the way down, and they go into cartwheels. If they don't land on their head and kill themselves, they're injured seriously. If you're any higher than the 3rd, the chances are you won't survive the fall. You would probably be better off fighting the fire. Nearby buildings seem closer than they really are and many have died trying to jump to a building that looked five feet away, but was actually 15 feet away.

Panic is what causes most people to jump. There was a fire in Brazil a few years ago where 40 people jumped from windows and all 40 died. Ironically, 36 of those jumped after the fire was out. Many people have survived by staying put whilst those around them jumped to their death. If you can resist panic and think clearly, you can use your own best judgment.

Calling the Fire Department

Believe it or not, most hotels will not call the fire department until they verify whether or not there really is a fire and try to put it out themselves. Should you call the reception to report a fire, they will always send the bellhop, security guard, or anyone else that's not busy to investigate. Hotels are very reluctant to "disturb" their guests and fire engines in the streets are quite embarrassing and tend to draw crowds.

In the New Orleans hotel fire, records show that the fire department received only one call, from a guest in one of the rooms. The desk had been notified of fire 20 minutes earlier and had sent a security guard to investigate. His body was later found on the 12th floor about ten feet from the elevator.

Should you want to report a fire or smell of smoke, ask the hotel operator for an outside line for a local call. Call the fire department and tell them your room number in case you need to be rescued. You need not feel embarrassed, that's what we're here for. We would much rather come to a small fire or smoking electrical motel that you smelled than be called 20 minutes later after six people have died. Don't let hotel "policy" intimidate you into doing otherwise. The hotel may be a little upset with you, but really ... who gives a damn. The fire department will be glad you called: you may have saved many lives. Besides, it's a great way for us to meet people!

Well, the rest is up to you. Only you can condition yourself to react in a hotel emergency. You can be well prepared by developing the habits we've talked about. ●



Das Wincoff-Feuer

Der Brand des Wincoff Hotels in Atlanta im Dezember 1946 gilt als das schlimmste Hotelfeuer in der U.S.-amerikanischen Geschichte. 119 der 280 Gäste kamen dabei ums Leben. Das 15-stöckige Gebäude hatte, wie damals üblich, weder Feuertreppen, Feuertüren noch Sprinkler. Die Feuerwehr kämpfte rund zweieinhalb Stunden um das Gebäude. Ihre Leitern reichten nur bis zum achten Stock. Ihre Sprungnetze hielten nur Sprüngen stand, die aus weniger als 21 Metern Höhe stattfanden. Deshalb starben viele Gäste auf den Trottoirs rund um das Hotel.

Das Wincoff-Feuer gilt als das Ausschlag gebende Ereignis für neue Normen im Feuerschutz. Innert Tagen wurden überall in den Vereinigten Staaten strengere Sicherheitsrichtlinien formuliert. Die Tatsache, dass das Wincoff-Feuer das bisher schlimmste in der U.S.-Geschichte blieb, zeigt, wie stark es den Sicherheitsgedanken im Brandschutz beeinflusst hat.

Dunkle Blitze: Grosse Strahlenexposition?

Dunkelheit scheint der neuste Spielplatz zu sein, auf dem sich in letzter Zeit Atmosphären- und Astrophysiker tummeln: Dunkle Energie, dunkle Materie und jetzt auch noch «dunkle Blitze»! Oftmals entstehen physikalische «Entdeckungen» infolge eines Missgeschicks des Experimentators; so auch die «dunklen Blitze», ein Phänomen, das erstmals durch eine Fehlstellung des BATSE-Detektors am CRGO-Satelliten entdeckt wurde¹.

Text: Friedrich Eberbach, Ministerialrat a.D., Arbeitsgruppe Strahlung

Im Gegensatz zu dunkler Energie und dunkler Materie sind die dunklen Blitze, genauer gesagt «Terrestrische Gamma-Strahlungs-Blitze» (Terrestrial Gamma Ray Flash, TGF), keine hypothetischen, sondern real nachgewiesene Phänomene, die aus Gammastrahlung von hoher Energie und Intensität bestehen und die jeweils innerhalb etwa einer Millisekunde ablaufen. Nach neueren Untersuchungen entstehen diese Strahlungsausbrüche im oberen Bereich von Gewitterwolken – also durchaus in Reiseflughöhe von Verkehrsflugzeugen, was eine zusätzliche Strahlenexposition zur kosmischen Strahlenexposition für Flugzeugbesatzung und Passagiere darstellen kann.

Nach heutiger Annahme wird ein TGF durch die Abbremsung von Elektronen mit annähernder Lichtgeschwindigkeit erzeugt, die zuvor im Potenzialfeld einer Gewitterwolke beschleunigt wurden. Bei der Abbremsung dieser Elektronen in der Atmosphäre wird – ähnlich wie in einer Röntgenröhre – «Bremsstrahlung» (Röntgenstrahlung) erzeugt. Dennoch ist der Auslösemechanismus für einen TGF noch nicht ganz verstanden. Massgeblich hierfür ist, dass im Vergleich mit den Energien zum Beispiel bei medizinischen Röntgeneinrichtungen die Elektronenenergien von TGFs über 1000 Mal grösser sein können, was die Atmosphärenphysiker noch vor nicht vollkommen gelöste Probleme stellt.

Physikalisch eigentlich nicht sonderlich überraschend ist, dass diese hochenergetische Strahlung auch «Antimaterie» erzeugen kann. So wurde am 14. Dezember 2009 mit dem Fermi-Satelliten über Ägypten die Vernichtungsstrahlung von Positronen nachgewiesen, die von einem TGF im Bereich des Äquators ausgelöst wurden².

Hohe Strahlung

TGFs wurden bisher vornehmlich in den energiereichen «Gewitterzonen» am Äquator (zwischen 25°N und 25°S) nachgewiesen. Dennoch ergaben kli-

matologische Auswertungen Abweichungen von der geographischen Blitzverteilung, was Anlass zu Überlegungen hinsichtlich einer neuen «Unterklasse» von Blitzen gibt³. Nach neueren Schätzungen ereignen sich jährlich 400 000 TGFs⁴.

Dwyer et al.⁵ veröffentlichten eine Studie zur Strahlenexposition durch TGF, in der sie die Strahlenintensität eines TGFs mit der Intensität der kosmischen Strahlenexposition verglichen: In einer Millisekunde erzeugt ein TGF hochenergetische Strahlungsteilchen in einer Anzahl, die die Zahl der in dieser Zeit auf die gesamte Erde auftreffenden kosmischen Teilchen mehr als das Tausendfache übersteigt; dabei kann die TGF-Strahlung auf der Fläche eines Fußballfelds entstehen. Die durch einen TGF verursachte Strahlenexposition ist vom Durchmesser des auslösenden Elektronenstrahls abhängig; die maximale Strahlenexposition kann in einem von einem TGF getroffenen Flugzeug sogar bei einigen 100 mSv liegen (siehe Grafik). Zur Veranschaulichung wird in der Tabelle die Strahlenexposition eines TGFs von 30 mSv, die innerhalb einer Millisekunde auftritt, mit der «alltäglichen» Strahlenexpositionen⁶ verglichen.

Geringes Risiko

Im Hinblick auf die potenzielle Strahlenexposition von Flugzeugbesatzungen durch TGFs ist zunächst festzuhalten, dass die von einem TGF verursachte (Orts-)Dosis mit der Entfernung aus geometrischen und Gründen der Abschirmung durch die Atmosphäre stark abnimmt. Da gebührender Abstand zu Gewittern ohnehin aufgrund meteorologischer Gefahren und Blitzschlag der fliegerisch sicherste Weg ist, ist die Vermeidung einer TGF-Begegnung letztlich nur ein zusätzlicher Grund, diese zu vermeiden. Daher ist das Risiko, durch einen TGF getroffen zu werden oder in das Strahlungsfeld eines TGF zu gelangen, für eine Einzelperson sehr klein. Und trotzdem wird jedes Flugzeug statistisch alle 1000 Flugstunden von einem Blitz getroffen. Dwyer berichtet in seinem neuesten Artikel⁷ über einen TGF, der sein Flugzeug während eines Messflugs traf.

Eine Abschätzung der Wahrscheinlichkeit, dass ein TGF auf ein Flugzeug trifft und damit eine für den Strahlenschutz erhebliche Dosis bewirkt, erscheint bei der derzeitigen Datenlage – leider – noch wenig sinnvoll. Es lassen sich also im Gegensatz zur «normalen» Strahlenexposition des fliegenden Personals operativ keine verlässlichen TGF-Dosen abschätzen, die in das persönliche Dosisregister aufgenommen werden könnten. Selbst wenn die heute auf dem Markt verfügbaren Messinstrumente für die exakte Erfas-

sung eines TGFs nicht unbedingt geeignet sein dürften, ist die Ausrüstung von Flugzeugen mit Dosimetern auch unter diesem Aspekt sinnvoll – denn auch hier gilt das Sprichwort «der Einäugige ist unter den Blinden König».

Dieser Artikel erschien in der VC-Info 2/2013 der Vereinigung Cockpit. Sie ist der Verband der Verkehrsflugzeugführer und Flugingenieure in Deutschland. Sie vertritt die Interessen von heute rund 9000 Cockpitbesatzungsmitgliedern aus allen deutschen Airlines, sowie von Verkehrshubschrauberführern. ●

Quellenangaben

- 1 G. J. Fishman et al., Science 264, 1313 (1994)
- 2 NASA's Fermi Catches Thunderstorms Hurling Antimatter into Space
- 3 Marisaldi, M. «Terrestrial Gamma Ray Flashes», 2nd International Conference Frontiers in Diagnostic Technologies, Frascati, (2011)
- 4 <http://fermi.gsfc.nasa.gov/science/mtgs/symposia/2012/program/mon/Vconnaughton.pdf>
- 5 Dwyer, J. R., D. M. Smith, M. A. Uman, Z. Saleh, B. Grefenstette, B. Hazelton, and H. K. Rassoul (2010), Estimation of the fluence of high-energy electron bursts produced by thunderclouds and the resulting radiation doses received in aircraft, J. Geophys. Res., 115, D09206, doi:10.1029/2009JD012039
- 6 Bundesamt für Strahlenschutz, Parlamentsbericht «Umwelt-radioaktivität und Strahlenbelastung im Jahr 2010»; Unterrichtung durch die Bundesregierung <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0221-201205118217>
- 7 Dwyer, J. R. , Smith D.M., Gammablitz aus den Wolken, Spektrum der Wissenschaft, Januar 2013.

Absicherung bei Lizenzverlust

Der Lizenzverlust ist für einen Piloten eine schwere Belastung und bringt Unsicherheit mit sich. Die National Suisse bietet eine massgeschneiderte Versicherung an, um die finanzielle Lage zu stabilisieren.

Interview: Jürg Ledermann

Wenn ein Pilot nach einem Unfall oder wegen einer Krankheit nicht mehr im Cockpit arbeiten kann, beginnen zwei Uhren zu ticken. Die erste Uhr misst die Zeit, die ihm bleibt, um wieder zu genesen. Nach den Vorgaben des GAVs hat er maximal zwei Jahre (730 Tage) zur Verfügung, um wieder einsatzfähig zu werden. In dieser Zeit erhält er weiterhin ein Salär. Dies wird je nach Dienstalter als Lohn oder in Form eines Unfall- oder Krankentaggelds ausbezahlt.

Ist er nach dieser Zeit aber nicht wieder voll genesen und besteht wenig Hoffnung auf eine völlige Rekonvaleszenz, verliert er die Lizenz: Der Fall «Loss of Licence» (LOL) tritt ein. Wenn allerdings schon viel früher feststeht, dass er nie mehr in einem Cockpit arbeiten können wird, tritt der LOL schon früher ein.

Im GAV ist geregelt, dass der Pilot bei LOL eine Kapitalzahlung erhält. Sie ist dafür gedacht, einen neuen Beruf zu erlernen oder sich in einem früheren Berufsfeld wieder zu integrieren.

Da bei einem Lizenzverlust unterschieden wird, ob dies aufgrund eines Unfalls oder einer Krankheit geschehen ist, kann die daraus resultierende finanzielle Lage des ehemaligen Piloten jedoch recht unterschiedlich sein.

Beurteilung der IV

Nach einem LOL beurteilt die schweizerische Invalidenversicherung (IV), welche Möglichkeiten die betreffende Person auf dem Arbeitsmarkt hat und welches Einkommen realistisch betrachtet zu erzielen ist. Bei jungen Piloten sind die Chancen für einen erfolgreichen beruflichen Umstieg grösser, als bei den älteren Piloten, deren Ausbildung schon länger zurückliegt. Die IV vergleicht auch das letzte erzielte Einkommen mit demjenigen, das im neuen Beruf erreicht werden kann. Auch hier haben die jungen, gut ausgebildeten Piloten durchaus Chancen, ihrem angestammten Salär im neuen Beruf nahe zu kommen. Liegen diese beiden Saläre nahe beieinander, bestehen kaum Aussichten auf eine IV-Rente. Bei grossen Salärdifferenzen kann zumindest mit einer Teilrente gerechnet werden.

Die IV nimmt ebenfalls eine Beurteilung der körperlichen Beeinträchtigung (Grad der Invalidität) vor. Es braucht vergleichsweise wenig, um die Lizenz als Berufspilot zu verlieren. Deshalb werden solche Aspekte und eine allfällig zugesprochene Rente aufgrund des Invaliditätsgrades in dieser Diskussion nicht berücksichtigt. Wir gehen von dem Fall aus, dass der Betroffene zwar seine Lizenz verloren hat, aber in den Augen der IV körperlich und geistig uneingeschränkt arbeitsfähig ist.

Grosse Unterschiede

Bei einem Lizenzverlust durch Unfall zahlt die Unfallversicherung nach den Bestimmungen des UVG (Unfallversicherungsgesetz) eine Rente aus – dies ergänzend zu den Zahlungen der PK und IV. Somit hat ein LOL durch Unfall weniger gravierende finanzielle Folgen als ein LOL durch Krankheit. Im Krankheitsfall erhält der ehemalige Pilot nur die Renten aus PK und IV. Es liegt in der Eigenverantwortung jedes einzelnen, sich zu informieren, wie hoch die Renten in einem solchen Fall aus der ersten und zweiten Säule sind. Erfahrungsgemäss sind bei jüngeren Piloten und Zuwanderern die Renten gering, da sie weniger Beitragsjahre haben. Ihnen bleibt einzig die GAV-Kapitalzahlung, um den Wiedereinstieg in einem neuen Beruf zu meistern.

Zusammenspiel Versicherungslösung – GAV-Kapitalzahlung

Die Flugdienstuntauglichkeitsversicherung (FDU) von Nationale Suisse gleicht diese Rentenlücke aus, unabhängig davon, ob der LOL durch Unfall oder Krankheit erfolgte. Es spielt, wie Vinzenz Frick im Gespräch betont, auch keine Rolle, ob es zu einer Auszahlung einer anderen (Teil-)Rente kommt. Das ausschlaggebende Kriterium für einen Leistungsanspruch aus der FDU ist lediglich der Verlust der Lizenz. Rückwirkend auf den Auslösetag für den erfolgten Lizenzverlust beginnt die eingangs erwähnte zweite Uhr zu ticken. Diese Uhr misst die vertraglich bestimmte zweijährige Wartefrist, nach der die Rentenzahlung beginnt.

Es kann also sein, dass bei sofortigem LOL die GAV-Kapitalzahlung erfolgt und erst zwei Jahre später die Rentenzahlung beginnt. Das Kapital aus dem GAV wäre dann zur Überbrückung dieser Zeit nützlich. Im anderen Extremfall käme es bei einer zweijährigen Rekonvaleszenz-Phase, nach deren Ende der LOL eintritt, direkt zur Kapitalzahlung und zum Start der Rentenzahlung.

Kathrin Stamm vom Belegschaftsbüro von Nationale Suisse im Operation Center (OPC 1) und Vinzenz Frick, der Versicherungsspezialist der AEROPERS, standen für ein erläuterndes Interview zur Verfügung.

«Rundschau»: Welche Versicherungslücken entstehen bei LOL durch Krankheit?

Kathrin Stamm: Bei Lizenzverlust infolge Krankheit ohne Auslösen eines IV-Grads wird nach dem Bezug des Krankentaggelds kein Gehalt mehr ausbezahlt. In der Regel kann ein Betroffener aber einer anderen Tätigkeit nachgehen. Falls dies ein geringeres Einkommen zur Folge hat, mildert unsere Versicherung die finanzielle Einbusse.

«RS»: Welche Leistung bietet die Versicherung an?

K.S.: Das ist hauptsächlich die Rentenzahlung, oder anders gesagt, das Ersatzeinkommen bei Lizenzverlust. In zweiter Linie bietet die Versicherung auch eine Kapitalauszahlung beim Erreichen des Pensionsalters.

«RS»: Welche Piloten sollten sich über den Abschluss einer solchen Versicherung Gedanken machen?

K.S.: Wir wollen mit diesem Produkt vor allem Piloten mit finanziellen Verpflichtungen ansprechen. Dabei kann es sich um das ganze Spektrum von partnerschaftlichen Beziehungen, Kinder, Wohneigentum, spezielle Einkommensverhältnisse, andere finanzielle Verpflichtungen/Abhängigkeiten handeln. Bei all diesen Umständen treten finanzielle Verpflichtungen zu Tage, wenn ein gewisser Lebensstandard weitergeführt werden will.

Vinzenz Frick: Gerade bei Fällen, bei denen keine oder nur eine kleine Rente gesprochen wird, kann die finanzielle Lage schnell angespannt sein. Das gilt auch für Piloten, die sich in der Berufswelt neu orientieren müssen und finanziell nicht mehr auf das gleiche Einkommensniveau kommen können. Hier kann die FDU-Rente als Auffangnetz dienen. Die Rente kann zum Beispiel dazu verwendet werden, die Fixkosten wie Miet- oder Hypothekarzinsen zu decken. So sind Grundaussgaben eines Haushalts abgedeckt.

«RS»: Was sind die Vorzüge der FDU-Versicherung?

K.S.: Unser Flugdienstuntauglichkeitsprodukt kann nicht mit einer «normalen» Erwerbsunfähigkeitsrente, die wir und andere Mitbewerber anbieten, verglichen werden. Im Gegensatz zu den üblichen Erwerbsunfähigkeitsren-

ten wird unsere FDU bereits beim Lizenzverlust, der durch das BAZL ausgesprochen wird – ausgelöst. Die FDU ist somit unabhängig von einem Invaliditätsgrad und der Invalidenversicherung.

Die FDU besteht aus zwei Komponenten: einerseits der FDU-Rente, andererseits aus einem Sparteil. Diesen Sparteil konnten wir dieses Jahr um einiges reduzieren, was sich positiv auf die Prämien auswirkte.

V.F.: Ich gratuliere dazu, dass es gelungen ist, den Sparanteil zu kürzen. Dadurch ist die Versicherung in meinen Augen – gerade für junge First Officer – deutlich attraktiver geworden.

«RS»: Gibt es Faktoren, welche die Prämie individuell beeinflussen?

K.S.: Die Höhe der Prämie ist einerseits durch das Alter andererseits aber auch durch den Gesundheitszustand des Versicherungsnehmers beeinflusst. Vor dem Abschluss der Versicherung wird eine medizinische Untersuchung durchgeführt. Meist erfolgt dieser Check gleich in Kombination mit dem jährlichen «medical check», den jeder Pilot durchläuft. Ein zusätzlicher Prämienfaktor kann das Ausüben einer sogenannten Risikosportart sein.

«RS»: Kann der Prämienbetrag von den Steuern abgesetzt werden?

K.S.: Der Abschluss der Versicherung ist im Rahmen der Säule 3a (gebundene Vorsorge) oder der Säule 3b (freie Vorsorge) möglich. Der Staat unterstützt die gebundene Vorsorge mit attraktiven Steuervorteilen. So können unter anderem die Prämien bis zu einem gesetzlich festgelegten Maximalbetrag vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden. Dies führt zu einer Steuerreduktion.

V.F.: Die gebundene Vorsorge über eine Versicherung birgt allerdings den Nachteil, dass die jährlichen Einlagen vertraglich festgelegt sind. Es ist sinnvoller, mit einem Säule-3a-Konto bei einer Bank zu sparen. Da kann man auch mal ein Jahr pausieren, wenn man das Geld als Cash nötig hat.

K.S.: Dies ist natürlich immer individuell zu beurteilen. Auch bei einer «Versicherungslösung» besteht die Möglichkeit, die Prämienzahlung vorübergehend zu stoppen oder sogar zu reduzieren, wenn das Geld mal knapp sein sollte. Von Bedeutung ist, dass das gesetzte Sparziel nicht aus den Augen gelassen wird.

«RS»: Warum läuft die Versicherung bis zum Lebensalter 60?

K.S.: Wenn eine FDU-Versicherung auf der Basis der Säule 3a abgeschlossen wird, ist das Endalter vom Gesetz her vorgegeben. Wenn die FDU-Versiche-

rung als Säule 3b abgeschlossen wird, kann der Kunde die Laufzeit selber bestimmen. Wir empfehlen aber ausdrücklich, die Laufzeit bis zum Pensionsalter abzuschliessen, um Vorsorgelücken zu vermeiden (Lohnersatz gemäss GAV, somit Endalter 60 - Anmerkung der Redaktion).

«RS»: Warum setzt die Versicherungsleistung erst nach einer Wartefrist von zwei Jahren ein?

K.S.: Im kurzfristigen Bereich sind die Swiss-Piloten gemäss GAV bereits mittels Lohnfortzahlung und Krankentaggeld bis zu zwei Jahre versichert - und zwar durch den Arbeitgeber.

«RS»: Die IV ist ein schweizerisches Sozialwerk. Wie stehen unsere ausländischen Kollegen bei der Berechnung einer allfälligen IV-Rente da?

K.S.: Da sie kaum ab dem 18. Altersjahr bereits in der Schweiz arbeitstätig waren, kann eine allfällige IV-Rente wegen fehlender Beitragsjahre gekürzt werden (siehe Kasten). Da es im Fall einer LOL schwierig sein dürfte, entsprechende Ansprüche im Heimatland geltend zu machen, empfiehlt sich hier unsere FDU-Versicherung ganz speziell zur Deckung von Versicherungslücken.

«RS»: Kann ich vor dem ordentlichen Pensionierungsalter, zum Beispiel bei frühzeitiger Pensionierung oder bei einem finanziellen Engpass, aus dem Vertrag aussteigen?

K.S.: Bei einer Versicherung mit Säule-3a-Sparen kann die Police prämienfrei stehen gelassen werden bis das Endalter 60 erreicht wird oder ein gesetzlicher Kündigungsgrund vorliegt. Für den Bezug von Kapital gelten bei Versicherungen die gleichen gesetzlichen Bestimmungen wie für 3a-Sparkonti bei Banken.

Bei der Variante mit der Säule 3b kann die Police bis zum Vertragsablauf ebenfalls prämienfrei gestellt oder durch Kündigung aufgehoben werden. Da es hier noch weitere Aspekte zu beachten gilt, ist ein vorzeitiges persönliches Gespräch sicher zu empfehlen.

«RS»: Wer kann eine solche Versicherung abschliessen?

K.S.: Versichern können wir alle Swiss-Pilotinnen und Piloten, die bei einer Tochtergesellschaft der Swiss arbeiten, sowie Lufthansa-Piloten mit Wohnsitz in der Schweiz.

Am besten vereinbaren sie mit uns einen persönlichen Termin, damit wir eine bedarfsgerechte Offerte erstellen können.

«RS»: Wo kann ich mich beraten lassen?

K.S.: Bei uns auf der Beratungsstelle Swiss von Nationale Suisse im OPC 1. Unser Büro ist im Parterre, gleich neben dem Reserve-Raum (0-218).

«RS»: Herzlichen Dank für das interessante Gespräch. ●

Kathrin Stamm arbeitet seit über zwei Jahren bei Nationale Suisse und ist schon seit rund zehn Jahren in der Versicherungsbranche als Versicherungs- und Vorsorgeberaterin tätig. Gemeinsam mit ihrer Kollegin, Iris Vollenweider, berät sie exklusiv die Mitarbeitenden der Swiss und deren Angehörige in allen Fragen rund um Versicherung und Vorsorge. Nationale Suisse unterhält eigene Büros an der Obstgartenstrasse (Gebäude ALPHA) sowie im OPC1 (Büro 0-218).

Vinzenz Frick ist bei der AEROPERS der Spezialist Versicherungen. Er ist Captain A330/340 und wohnt in Wil (SG). Er betreut die LOL-Versicherung schon seit der Zeit der Swissair, als sie noch von der AEROPERS angeboten wurde.

Civilized Thingking

Vom Umgang mit Imitationen

Warnung! Es handelt sich hier keineswegs um ein Bulletin, auch wenn es auf den ersten Blick so aussehen mag: irritierend der Titel, reich an Worten, arm an Inhalt. Es ist also weder need to read, noch nice to read, sondern absolutely superfluously to read, es handelt sich weder um eine Info, ein Flash und erst recht nicht um ein Topic oder einen Infoflash oder sonst einen der zahllosen Füller für die vielen durstigen Gefässe wie Crewlink classic, Mark2, Hub und wie sie sonst noch alle heissen mögen. Es geht hier also überhaupt nicht um Irritation durch Imitation.

Umso mehr beschleicht mich selber manchmal das irritierende Gefühl, dass ich imitiert werde; ich leide da unter einem kleinen Verfolgungswahnchen: Irgendwelche finsternen Mächte versuchen, meine Glossen zu imitieren. Wollen sie mir meinen Kolumnenauftrag streitig machen? Versuchen sie gar, mich meiner (zugegeben, durchaus fürstlichen) Entlohnung zu berauben? Jedenfalls sind die Imitationen oftmals raffiniert und bedienen sich der klassisch ironischen Stilmittel wie massloser Übertreibung und sinnloser Verdrehung. Machen wir zum Beispiel ein Beispiel anhand eines leichtverständlichen Beitrags: *«An dieser Stelle sei erwähnt, dass die Erarbeitung (...) letztes Jahr keine Entwicklung oder eine eigentliche Erfindung war, sondern eher eine Entdeckung bzw. eine Aussprechen von Implizitem und gelebtem Unausgesprochenem»*. Hierbei erfreut man sich nicht nur an der leicht nihilistischen Satzkonstruktion, sondern es tut einem als ausgesprochener Freund des Unausgesprochenen auch ausgesprochen leid, dass das Unausgesprochene dann doch noch ausgesprochen worden ist. Insgesamt würde ich von einem durchaus hohen Humorfaktor sprechen, der durch die latente Unverständlichkeit noch potenziert wird. Gelungen! Wer solche Editorials schreibt, macht mich glossenmässig bald einmal arbeitslos.

Anders gelagert als die stilistische Persiflage ist die inhaltliche Parodie der Glosse, wo es vorwiegend um die Überhöhung der auch sonst schon abstrusen Realität geht oder um schräge Assoziationen mit realen Begebenheiten, gemäss dem Motto: Originalität um jeden Preis! Ein Beispiel hierzu wären etwa die ganzen Schreibereien zum Thema «Projekt X», einem suboriginellen Tarnnamen für die Idee, unsern eigentlich für fünf Jahre gültigen Arbeitsvertrag bereits nach zwei Jahren geringfügig abändern zu wollen. Nach unten natürlich. Mit der Begründung, wenn wir schon neue Flugzeuge wollten, sollten wir die mit etwas Lohnabzug auch gleich selber mitfinan-

zieren; so wie doch schliesslich auch der Lokiführer seine Lokomotive, der Bänker seine Bank und der Chirurg seinen Operationssaal selber berappen, da sie ja alle zu ihrem eigenen Vergnügen dökterlen oder Loki und Flugi fahren. Sauglatter Einfall! Aber lustig? Die Idee wirkt etwas gar weit hergeholt und löst höchstens dank unfreiwilligem Humor einen schwachen Lachreiz aus. Genauso wie die Meldung, dass man sich auch nach über 30 jähriger Betriebszugehörigkeit zwecks Ausstellung eines neuen Crew-Badges noch einen Strafregisterauszug bestellen müsse, und zwar unter den Links *SwissCock1* und *SwissCock2*. Was für ein gelungenes Wortspiel! Wär ich selber nie draufgekommen. Und wenn man später dann das Formular ausfüllt, worauf steht, dass nur bei absolut korrekter und fehlerloser Buchstabierung des Geburtsnamens des Grossvaters mütterlicherseits der Auszug auch erteilt werde, steht oben links unter dem stolzen Siegel der Schweizerischen Eidgenossenschaft: 8058 Zürich *FLUFHAFEN*. Das ist witzig. Fluffhafen wäre noch schöner gewesen.

Auch in der Presse liest man immer wieder ganz lustige Sachen, welche, ausgehend von der firmeneigenen Pressestelle, vor allem im Sommerloch schnell den Weg in die Zeitungen finden: Dass wir neuerdings wahnsinnig langsam fliegen, um wahnsinnig viel Brennstoff zu sparen, und dass wir das selber erfunden haben, und dass wir auch enorm viel Gewicht einsparen, da jeder M/C nur noch ein federleichtes iPad anstatt der tonnenschweren Bücher mitschleppen muss. Zum Glück wurde dabei grosszügig übersehen, dass jeder Pilot durchschnittlich drei Computer im Crewbag mitschleppt, nämlich einen nicht operationellen Geschäftlichen für den guten Eindruck, einen operationellen Privaten zum Arbeiten und vielleicht noch einen privaten Nichtoperationellen zum Spielen. Macht dann wieder ein paar Gramm mehr, ist aber durchaus günstig für das Center of Gravity. Und für die Liebhaber der Realsatire.

Es gibt auch sonst noch viel Positives, wie etwa die enorme Angebotserweiterung bei der Ferien- und der Parkplatzwahl: Im Parkhaus 6 hat es circa 1000 neue Plätze! Einige sind zwar schon permanent belegt, weil etliche Benutzer ihren Wagen nach der nächtlichen Umnummerierung der Parkflächen nicht mehr gefunden haben. Sonst aber ist es nett, dass der mühsame Spiessru-tenlauf vom P2 zum Arbeitsort entfällt, an den Kiosken mit den spannenden Heftli vorbei, der Bäckerei mit den feinen Törtli und den Geschäften mit den schönen Schuhen. Als krönender Abschluss noch im Regen über die dröhnende, staubige Baustelle vor dem OPS. Irgendwie fehlt mir diese Wanderung aber bereits ein bisschen, vor allem nach dem Rückflug, im nachtflügigen

Delirium an all den tollen Läden vorbei. Wenn dann erst noch Victoria's Secret eröffnet hat, parkiere ich freiwillig wieder im P3. P4HWP? Nein, heute bitte nicht.

Wenn sich also jetzt all die andern um den humoristischen Teil kümmern, kann ich mich wieder ernsthafteren Dingen zuwenden, z.B. dem Sportswesen. Wollte mich deshalb zum Bike Ride-out anmelden, wurde aber barsch abgewiesen; eine Teilnahme ohne Motorisierung sei aus Performance-Gründen undenkbar. Trotz der Erwähnung meiner günstigen Energiebilanz mit einem Brennstoffverbrauch von lediglich 3 Liter Wasser und 2 Biberli auf 100 km (bei Cost Index 0) blieb das Komitee hart. Der Anlass wurde dann aber abgesagt wegen ein bisschen Sturmböigkeit und Starkregens; ob er am Ersatzdatum durchgeführt wurde, entzieht sich meiner Kenntnis, da hats nur noch leicht genieselt. Trotzdem habe ich mich gefragt: Was machen wohl die AeropHells Angels, wenn dann wirklich mal so ein richtig starkes Donnerwetter von Norden her aufziehen sollte?

pkzwei@bluemail.ch

Gelesen

Auch Reibung erzeugt Wärme!

Text: Viktor Sturzenegger

... und noch ein Beitrag zum Wagner-Jahr?

Nein im vorliegenden Buch geht es nicht um Richard, der ja 2013 allerorten gründlich gefeiert wird, sondern um Arnold, seines Zeichens pensionierter Swissair-Captain, Maschinen-Ingenieur und -Entwickler.

Gleich der Beginn des Buchs erinnert mich an den bekannten Jumbo-Kapitän, der mir als Jung-Copilot auf der DC-9 vorkam wie einer, der – zwar in Chefetagen, seiner dezidierten und auch gegen den ausdrücklichen Wunsch von Vorgesetzten geäusserten Meinung wegen, eher ungeliebt – unbeirrbar Menschen und Maschinen souverän beherrscht. Er beschreibt seine letzte Landung mit der Boeing 747-357, zusammen mit dem «Iserüedü» auf dem Copiloten-Sitz und flicht gleich noch ein paar Seitenhiebe gegen ihm unbeliebte Vertreter der damaligen Swissair, namentlich im Korps der Instruktoren, ein.

Im Kapitel II des Buchs beginnt er seine Lebensgeschichte von vorne. Im Dorf Thal, hoch über Altenrhein, erlebt er das Ende des Kriegs und als technisch interessierter Knabe die Entwicklung der verschiedenen Vehikel und ihrer Antriebsarten im Zeichen mangelnden Benzins. Von Diphtherie ins Krankbett geworfen und vom Grossvater zur Familienzusammenführung nach Arosa gebracht, erholt er sich neben internierten Deutschen Soldaten. Das evangelisierte Familienumfeld hinter sich lassend, bewunderte er seinen Götti Willy für dessen Autonomie – eine Eigenschaft, die ihm Zeit Lebens wichtig sein wird. Vom Vater unhinterfragt positiv vererbt ist ihm die Leidenschaft für Autos. Die Mobilität ist auch das Gemeinsame seiner von ihm im Buchuntertitel beschriebenen drei Leben.

In der Beschreibung aller seiner Erlebnisse, sowohl im Umfeld der Militär- wie auch der Zivilliegerei und seiner Laufbahn als technischer Erfinder, scheut Arnold Wagner sich nicht, Namen zu nennen und seine Meinung zu diesem und jenem Weggefährten zu äussern. Sich selbst sieht er gern in der Rolle des disziplinverachtenden Tausendsassas. Immer wieder dringen dabei seine persönlichen Sichtweisen zu Geschichte, Politik und Wirtschaft durch. Seine Einschätzung Christoph Blochers Wirken auf die Politik und Wirtschaft der Schweiz vermag ich dabei durchaus zu teilen.

Nachdem Arnold Wagner seine Militärpilotenkarriere auf höchst autonome Weise dermassen sabotiert hatte, dass er seine Energie anderweitig verwenden konnte, richtete er sie auf ein Praktikum bei Saurer, das er für sein Studium an der ETH brauchte. Statt weiter zu studieren wechselte er aber in die SLS und wurde Linienspilot. Seine Erzählungen aus diesen Zeiten lassen zwangsläufig Bilder in mir farbig werden. Namen, die mir schon längst entfallen sind, tauchen aus dem Verdrängten auf. Auch wenn er mit seiner Darstellung der Funktionärshierarchie der Swissair in ihrer subjektiven Art nicht allein steht, teile ich die aus ihr mündende Überzeugung für die Ursachen des Swissair-Bankrotts nur zum Teil, aber ich bin auch kein Freund Moritz Suters.

Seine erfolgreiche Kunstflieger-Karriere ist mit vielen Portraits damaliger Helden bebildert, wie allgemein das ganze Buch durchwegs gründlich illustriert ist. Neben seiner Kunstfliegerei läuft ja noch die Swissair-Karriere: Mit für heute in renommierten Airlines erstaunlichen 28 Jahren wird Arnold Wagner zum Kapitän befördert. Dass in diesem Alter hormonelle Herausforderungen gern gesucht wurden, beschreibt er im Detail.

Interessanter scheinen mir seine Erinnerungen, wenn es um die Entwicklung seines Kunstflugzeugs Acrostar geht. Sehr detailliert sind die verschiedenen Stadien in der Entwicklung und Erprobung des neuen Flugzeugmusters dargestellt.

Nach dem Acrostar folgte das Polymobil, das in allen Elementen funktionieren hätte sollen, jedoch nie über das Modellstadium hinaus kam. Dem Boom bei den Hängegleitern folgend, entwickelte er darauf den Dracula-Motor-Hängegleiter, dessen technische Herausforderungen sich aber als zu gross erwiesen, als dass daraus eine Einkommensquelle hätte werden können.

Wie er nach der Begegnung mit dem tschechischen Kunstflieger Jan Joseph Anderlé und dessen Weltkriegs-Kabinenroller «Dalnik», sein Kraftei entwickelte und seine dabei gemachten technischen Überlegungen sind in ihrer Detailliertheit durchaus interessant. Auch wenn die Detailtreue mir dann in der Folge über die Seiten hin etwas zu weit gegangen ist.

Immer wieder scheint auch seine Beziehung zum anderen Geschlecht in seinen Erzählungen auf. Auch hier decken sich seine und meine Meinung weitgehend nicht. Er erinnert sich jedenfalls, dass einst in unserem FOM gestanden habe, dass «no female persons during take-off and landing» sich hätten im Cockpit aufhalten dürfen. Was er natürlich gut findet und auch gleich mit dem Schicksal der «Costa Concordia» verknüpft. Man sieht, er schreibt mit höchst aktuellem Bezug.

In der Entwicklung seines Krafteis, verzichtete er im Weiteren auf die Mitarbeit des Intitalzünders Anderlé und musste damit auch auf den Bezug zu Dalnik und Ferner, den Herstellern von Vorgängermodellen, verzichten. Peraves AG ward geboren und unter diesem Dach später das Kraftei in kleiner Serie hergestellt.

Dazwischen war Wagner ja noch in der Swissair tätig. Der Bericht über seine Umschulung auf DC-8, gerät zu einer Philippika gegen das «System» Swissair und deren Exponenten in Instruktion und Führung. Immer wieder gespickt mit Zitaten aus Literatur und namentlich der Geschichte würzt er den Beschrieb seines Werdegangs auch durch direkte Beschreibungen persönlicher Begegnungen.

Seine Unfallberichte mit Motorrädern sind durchaus mit Einsichten verbunden, auch wenn sich seine Grundeinstellung trotz Erkenntnissen nicht änderte, was fliegerisch auch seine Auswirkungen hatte. Auf der B-747 fühlte er sich wohl und kam sogar mit seinen Instruktoren klar, er sieht diese Phase als Zenit, sowohl fliegerisch, als auch finanziell, seiner Swissair-Karriere. Seine forsche Startkurve auf Piste 16 in ZRH führte allerdings zu einem Kompressor-Stall, der wenigstens ohne grosse Folgen zu bleiben schien.

Der Verlauf seines «zweiten Lebens» ist geprägt von der Auseinandersetzung mit Beamten und Vertretern von Grossfirmen, die er gleichermassen verachtet. Immerhin gelingt es Wagner, BMW im Boot zu behalten und er entwickelt weiter an seinem Kraftei bis zur Serienreife. Im Januar 1991 beschliesst Arnold Wagner seine Linienpilotenkarriere zugunsten eines vollen Einsatzes für seine Tätigkeit in der Peraves AG aufzugeben.

Ein Highlight dieser Lebensphase findet auf zahlreichen Seiten Platz: Die Amerika-Reise 1996. Zehn Eco-Mobile rollten durch den Mittleren Westen der USA und die Rockies mit Start und Ziel in Atlanta. Abgerundet wird dieser Abschnitt mit dem Beschrieb der Verbesserungen für die Sicherheit bei Unfällen mit dem Eco-Mobile.

Moritz Suter brachte Arnold Wagner in Kontakt mit Dr. Hüttlin, dem Erfinder eines Kugelmotors. Das «dritte Leben» des Autors begann. Fortdauernde Unzufriedenheit mit der mangelnden Krafterausnutzung der Hubkolbenmotoren hat Wagner Zeit Lebens geplagt. Hüttlins Erfindung verspricht in dieser Hinsicht Einiges, muss natürlich durch den Autor erst zur Funktionsreife gebracht werden. Allerdings wird Wagner fast bescheiden, wenn es um die Namensgebung seiner Erfindungen geht. Fern eines Personenkults sollen die Namen für seine ja nicht von Grund auf neuen Entwicklungen keinen Zusammenhang mit einer Person erahnen lassen. Vor Dr. Hüttlin hat nämlich Frank Berry in den 60iger

Jahren des letzten Jahrhunderts mit der Idee eines kugelförmigen Antriebs getüftelt und erste Modelle gebaut. Um für den Kugelmotor mehr Zeit zu haben übergibt Wagner 2004 das Heft des Fahrzeugbaus in die Hände seiner Söhne Urs und Felix, beide als Piloten für Swiss tätig und dank Kurzarbeit mit genügend Freizeit gesegnet. Natürlich geht es nicht ohne seine weitere tatkräftige Mithilfe. Ein Brand in der Fertigung bei Brno mit Totalverlust eines fast fertigen Eco-Mobile-Modells mündet in die Entwicklung einer neuen Form: den Mono-Tracer. Bei Swiss werden die Piloten wieder gebraucht – 2007 muss sich Arnold Wagner wieder voll um sein Kraftei kümmern und hat keine Zeit, sich den Plänen für einen Kugelmotor zu widmen.

Finanzielle Probleme mit der Kapitalisierung seiner Unternehmung ging er mit Hilfe seiner Freunde Moritz Suter und Fredy Wiederkehr an. Sie rieten ihm, eine Aktienkapitalerhöhung in Schritten zu unternehmen. Die erste Finanzkrise 2007/8 stellte das Projekt aber grundsätzlich in Frage. Worauf Wagner im Zeichen von drängenden Zahlungen und fehlenden Mitteln die Verfügungsgewalt über die Finanzen durch die zwei Freunde entzogen und an den Buchhalter übergeben wurde. 2009 wirft Wagner unter Druck das Handtuch und tritt als CEO der Peraves AG zurück, nicht ohne kritische Worte zu äussern.

Sohn Felix Wagner treibt derweil die Entwicklung einer elektro-Variante des Tracers voran. Am Wettbewerb XPrize, mit einer Preissumme von zehn Millionen US-Dollars, will er einen der ersten Preise erringen. Sein Vater nimmt sich die Zeit, den Prototypen für den Wettbewerb anzumelden, beziehungsweise die Veranstalter davon zu überzeugen, dass dessen Teilnahme weder nicht reglementskonform noch für die Amerikaner gefährlich sei. Der Erfolg beim Wettbewerb spülte nun Geld in die Kasse, die Wagner gern für den Start seiner Kugelmotorenproduktion hätte aufwenden wollen.

So bleibt dem Flugwaffen- und Swissair-Piloten und Erfinder die Aufgabe, seinen Kugelmotor zu perfektionieren und sich dabei nicht über persönliche Rückschläge zu ärgern. Fazit: Dem Ingeniör ist nichts zu schwör oder eben: Auch Reibung erzeugt Wärme.

*Arnold Wagner: Acrostar, Krafteier + Kugelmotoren, Stuttgart 2012
ISBN 978-3-613-30728-5 ●*

Gedanken eines Fliegenden

Scored People

Text: Peter Tilly

Every morning around five, when I attempt to check in on the computers, in the OPS Centre, a red message alerts me, to the fact that I have to pass an English Language Test by the end of this year. Holy Crap!

As a person, who is fearful before taking tests of any kind, I prepare myself as carefully as possible. For this reason I have chosen to write this column in English.

Two months ago, as luck would have it, I was rostered with an English Language Proficiency Checker (ELPC) on a very long flight leg... yeah right... a 45 minute sector. A great opportunity to pass the check between «silent cockpit phase after take-off», «public address», «requesting the flight connections at operation control», «flight planning for the next leg», «approach briefing», «public address» and «silent cockpit phase before landing». The day before I sent an email to the ELPC, to ask him to bring the forms and test questions along.

Fortunately, a very good friend of mine, flying for Qantas out of Sydney, was staying with me in Zurich, and he read my email and added to my well prepared English sentences. «I hereby confirm, that Mr. Peter Tilly speaks the best English I've ever heard», and believe it or not, the Checker didn't show up the next day... So I still haven't been tested, and I still have to be a little nervous, and yes, I still have to practice my English skills.

But even on short haul operation there are other opportunities to speak the aviation language.

Not long ago, a severe storm hit Europe with winds up to 70 knots. Most of the civilized airports were closed. I sat with an Austrian and a Lufthansa Skipper at a bar in a half star hotel near a runway somewhere in Europe and we discussed the rough and tough pilot's life. Despite that we all called German our mother tongue, a conversation in German was impossible. The Austrian «Kapitän» had an accent, which was more painful to the ear, than the brake fans during the walk around. The Lufthansa «Flugzeugführer» came from a small village in the north of Germany, spoke Low German and sounded like a drunken Dutch sailor in a French «house of ill repute» in the middle of the night. In other words, communication in German was hopeless. So we switched to English.

We did what Captains do, when we are at a bar. We drank a few beers, told each other dirty jokes and spoke about the terrible weather outside. We all were happy, that the beer was cold and most of the airports around where closed.

«Are you scared?», the German asked me. «No, I'm scored, that's even worse!»

SCORE – A word I better not use! The discussion became louder and louder and I learned a lot of new English words, most of them I best not use during the scary English Language Proficiency Check. This conversation ended, when the Lufthansa «Flugzeugführer» went to the toilet.

«Peter, what are you thinking about», the Austrian «Kapitän» asked me. «I'm pretty nervous about the English exam I have to pass within the next few months», I replied. He laughed out loud and changed to his brake-fan-like-accent: «Wer long sudert wird net pudert». I didn't understand the meaning of the Austrian-brake-fan-sentence and asked for translation. «The more you whinge, the less you shag!», was his short answer.

Three young and pretty ladies from another crew joined our party and we stopped the pilot's talk and switched to a gentlemen discussion. We listened carefully to the galley-gossip and paid for drinks after drinks to impress the female part of the world. The night was dark, the storm was still over Europe and our flights the next day were cancelled. My two colleagues got a day off away from home base, and I received standby duty from five a.m. till five p.m. from the Swiss dispatch...

I fell asleep and dreamt about things I can't write in this column. The German «Flugzeugführer» scored that night and I hope that I will score at the English Language Proficiency Check very soon.

Question: So is my English enough for a level four mark? ●

Balair, Belair, Air Berlin

Für Aussenstehende mögen die Bilder, die sich am Flughafen Zürich bieten, nicht immer einfach zu deuten sein. Da operieren Air Berlin Flugzeuge mit schweizerischen, österreichischen und deutschen Registrierungen. Die Rufzeichen «Belair», «Air Berlin» und «Niki» lassen sich ebenfalls nicht ohne weiteres zuordnen. Zudem sieht man öfters eine A330. Ganz so komplex ist es natürlich nicht, aber etwas Geschichte als Erinnerung kann nicht schaden.

Text: Markus Trachsler und Arne von Schneidemesser, Belpers-Vorstand

Um die Jahrtausendwende kaufte Philippe Bruggisser als Präsident der SAir-Group-Konzernleitung infolge der stipulierten Hunter-Strategie einige Airlines und Beteiligungen. Die Absicht dahinter war die Vormacht der Swissair, der sogenannten «flying bank», zu stärken. Die Balair betrieb schon damals das Chartergeschäft der Swissair. Im Zuge dieser Expansion profitierte auch sie.

European Leisure Group

Im Jahr 2000 wurde die European Leisure Group, bestehend aus den fünf Gesellschaften Balair, LTU, Volare, Sobelair und Air Europe Italy gegründet. Das Ziel war eine Bündelung der (Charter-)Kräfte. So war es etwa für Swissair Cargo plötzlich möglich, Fracht an exotische Destinationen zu liefern. Ausserdem plante man die Crews produktiver einzusetzen, da die Charter-Destinationen aus der Schweiz typischerweise nur ein bis zwei Mal pro Woche angefliegen wurden.

Schöne Wochen-Layovers oder die beliebten drei «Striche» (drei freie Tage an der Destination) hatten für das Management keine Priorität. Darum waren vor allem in die Karibik sogenannte «mixed rotations» vorgesehen. Konkret stellte man sich zum Beispiel vor, eine Balair-Crew mit der Balair-Maschine von Zürich nach Punta Cana fliegen zu lassen. Am nächsten Tag hätte dieselbe Crew dann die LTU-Maschine von Punta Cana nach Düsseldorf geflogen (ähnlich dem Wien-Shuttle-Konzept bei AUA). Die LTU-Crew hätte dafür die Balair-Maschine nach Zürich zurück gebracht.

Allerdings war die Balair damals noch mit dem Airbus 310 «Yellow Wings» unterwegs. Die Partner in der Leisure Group hingegen flogen mit der Boeing 767. Deshalb entschied man sich bei Balair das Typenmuster zu wechseln.

Dank Goldgräberstimmung («Wann kaufen wir BA? Oder doch zuerst Luft-hansa?») erwarb man gleich zwei neue B-767, obwohl eigentlich bekannt war, dass der reine Tour-Operator-Markt in der Schweiz nur gut eine Maschine füllte.

Als Antwort auf die starke Verbandelung von Kuoni mit Edelweiss Air hatte Klaus Niederer, CEO Hotelplan Schweiz – und damit grösster Kunde der Balair – im gleichen Zeitraum die Vision einer eigenen Airline. Er bestellte deshalb zwei Boeing 757 in Form eines zehnjährigen Leasings bei IFLC in Kalifornien. Balair betrieb die Flugzeuge dann im Auftrag von Hotelplan.

Swissair oder Balair?

Zusammen mit den zwei B-767 ergab diese Bestellung einen sprunghaften Bedarf an Piloten. Eigentlich sah das Konzernpilotenmodell vor, dass die Swissair die Piloten für die Balair stellte. Man konnte sich als junger First Officer dazu entscheiden, so lange als Charterpilot zu fliegen, bis einen die Senioritätsnummer ins Upgrading bei der Swissair zurückrief. Je nach Dienstalder resultierte das in etwa fünf bis zehn Dienstjahren bei der Balair. Das bedeutete einerseits zwar ein etwas angepasstes Salär, Charter Duty Times, sowie einen Sitz in der Business Class als Ersatz für den Crewbunk. Andererseits beinhaltete es aber auch die Aussicht auf ein früheres Upgrading innerhalb der Balair.

Von den 13 geforderten First Officers konnte die Swissair aufgrund des eigenen Wachstums allerdings nur sieben entbehren. So kamen sechs First Officer und zwei Kapitäne als «Direct Entries» dazu.

Grounding

Beim Grounding vom 2. Oktober 2001 sah die Situation für die Balair wie folgt aus: Die beiden B-767 waren durch die Swissair von der eigenen Flight Lease geleast und somit Teil der Konkursmasse, während Hotelplan plötzlich zwei B-757 besass, aber keine eigenen Piloten hatte. Die Zeit drängte.

Zuerst rechnete man bei Hotelplan mit einem Bedarf von ungefähr 24 Piloten. In einer Zeit, in der es noch keine Buchungen über das Internet gab, hatte das Reisebüro aber nach wie vor Verbindlichkeiten auf der Langstrecke. Um sich die Langstreckenoption auch weiterhin zu erhalten, plante man in der Folge deshalb mit 34 Piloten.

Interessanterweise hatte damals niemand an ein Grounding der Swissair gedacht, wohl aber an eines der Balair. So gab es im Balair-GAV eine Regelung

für die Rückkehr zur Swissair, natürlich gemäss der Senioritätsliste, weshalb zuerst die «alten Hasen» zur Swissair/Swiss zurück kehren mussten. Die Jüngeren hingegen konnten wählen, ob sie bleiben oder zur neu gegründeten Belair wechseln wollten. Senioritätstechnisch dürfte dies ein einzigartiges Kapitel gewesen sein. Übrigens wechselte nur ein einziger Kollege zur Swissair/Swiss, denn die allgemeine Lage und die Erfolgsaussichten für die Swiss waren im Oktober 2001 alles andere als rosig.

Gründung der Belair

Mit der Gründung der Belair am 16. Oktober 2001 konnten knapp 140 Stellen für Bodenangestellte, Flight Attendants und Piloten gerettet werden. Die Belair ist juristisch explizit ebenso wenig eine Nachfolgefirma der Balair, wie die Swiss eine Nachfolgefirma der Swissair ist. Um finanziell nicht belangt werden zu können, gab es diesbezüglich intensive Abklärungen seitens Hotelplan – sonst hätte es selbstredend keine Rettung gegeben. Um keinesfalls mehr an die Balair zu erinnern, wurden etwa alle Trolleys und Schubladen neu beschriftet. Das «a» am Rumpf wurde in einer Nacht-und-Nebel-Aktion mit einem «e» überklebt. Alles in allem hatte man nur vier Wochen Zeit zur Verfügung.

Die Geprellten ihrerseits wussten sich ebenfalls zu helfen, als von einem Tag auf den anderen dieselbe «HB-IO» mit leicht verändertem Look am Horizont auftauchte. Wir Piloten mussten deshalb nebst der Bankgarantie von Hotelplan auch Bargeld mitführen. Die entsprechenden Kuverts in Tranchen zu 20 000, 30 000 oder 50 000 Franken wurden vor den Flügen jeweils beim Dispatch abgeholt. Dieses Verfahren kam auch schon in der Übergangsphase im Oktober zur Anwendung. Wenn das Flugzeug auf Aussenstationen im Turnaround ohne Crew abgestellt war, wurde das Geld in der abschliessbaren Pistolenbox versteckt.

Zurück auf die Langstrecke

Im Mai 2002 konnte die Belair endlich wieder eine B-767 von der Air Europe übernehmen. Allerdings gab es Probleme mit der sofortigen ETOPS-Zulassung über 180 Minuten. Die für die Wartung zuständige LTU hatte in der Zwischenzeit auf Airbus umgestellt. Unsere B-767 hatte deshalb anfänglich nur die ETOPS-Zulassung über 120 Minuten. Speziell für den Flug nach Cancun hätte dies enorme Mehrkosten bedeutet. Darum setzten wir die B-767 zuerst nur in Europa ein. Im September 2002 konnten wir dann endlich auch wieder in die Ferne fliegen.

Einstieg von Air Berlin

Mit dem Internet kam das klassische Tour-Operator-Geschäft immer mehr unter Druck. Easy Jet expandierte als direkter Konkurrent ab 2004 auch in Basel. Die Margen nahmen ab, das Flugrisiko blieb unverändert hoch. Unter diesen Vorzeichen wurde die Belair im Jahr 2007 an die Air Berlin verkauft. Diese befand sich damals auf einem enormen Wachstumskurs. Sie hatte sich eben die LTU einverleibt, und kurz nach unserer Übernahme visierte sie schon die Condor an. Dieses Geschäft scheiterte allerdings am deutschen Bundeskartellamt.

Ende 2009 fand der letzte Boeing-Flug von Belair statt. Seither essen wir nicht mehr mit einem Logbuch auf den Knien. Es folgte eine Zusammenführung mit der bis dahin parallel existierenden Air Berlin Switzerland, auf deren Entwicklung wir in der folgenden Ausgabe der «Rundschau» eingehen wollen.

Air Berlin Group heute

Wie bereits angedeutet, ist unsere heutige Operation durch den Zusammenschluss diverser Verbundairlines innerhalb der Air Berlin Group geprägt. In Deutschland zählt die Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) dazu. Diese fliegt mit Bombardier Dash 8-Q400 und kommt auf kürzeren Regionalstrecken mit geringerem Passagieraufkommen zum Einsatz. Zusätzlich fliegen Germania und Tuifly mit einer festen Anzahl B-737-700 und B-737-800 im «wet lease» und in den Farben der Air Berlin.

Von und nach Österreich betreibt Niki A319, A320, A321 und Embraer 190.

Air Berlin selber operiert zurzeit mit B-737-700, B-737-800, A319, A320, A321 und A330. Letztere kommt sowohl auf der Langstrecke als auch innerhalb Europas zum Einsatz und verstärkt an den Wochenenden unsere Verbindung ab Zürich in das Air Berlin Drehkreuz Palma de Mallorca.

Flugzeugverschiebungen

Daneben betreibt Air Berlin zurzeit noch einige A319 mit österreichischer Registrierung. Diese sollten ursprünglich in das AOC der Niki überstellt werden, verblieben aber letzten Endes auf Druck der deutschen Pilotenvertretungen bei der Air Berlin.

Zusätzlich fliegen diesen Sommer drei Embraer 190 in Niki-Bemalung bei der LGW in Deutschland. Eigentlich sollte die gesamte Embraer-Flotte zur LGW verlagert werden. Niki nimmt diese Flugzeuge nun zum Winter aus ähnlichen Gründen zurück in ihr AOC.

Belair im Auftrage der Air Berlin

In der Schweiz betreiben wir heute sechs A320 und zwei A319. Eine A320 ist in Basel stationiert, der Rest fliegt ab Zürich. Auf Flügen ab der Schweiz verwenden wir das Rufzeichen «Belair» (BHP) zusammen mit dem «4T»-Designator nur noch auf denjenigen Strecken, die aus der EU herausführen. Innerhalb der EU kommt das Rufzeichen «Air Berlin» (BER) mit dem «AB»-Designator zum Einsatz.

Eine Ausnahme stellen die Niki-Flüge dar. Diese werden unter dem Rufzeichen «Fly Niki» (oder einfach «Niki») und dem «HG»-Designator abgehandelt. In der Schweiz betrifft dies hauptsächlich die Verbindung nach Wien. Dank einer Ausnahmeregelung wird in diesem Sommer auch die Verbindung von Zürich nach Fuerteventura von der Niki unter ihrem eigenen Rufzeichen geflogen.

Da grundsätzlich alle Verbundairlines der Air Berlin Group in der Schweiz eingesetzt werden können, ist das Rufzeichen allein kein Hinweis mehr auf den ausführenden Operator. Eines ist jedoch sicher, bis zum heutigen Tage sitzen in schweizerisch registrierten Flugzeugen ausschliesslich Piloten der Belair. ●

Belpers

Im Jahre 2002 als Verein gegründet, besteht die Belpers bis heute als aktive Interessensvertretung der Piloten der Belair. Seit der Zusammenführung im Jahre 2009 wurden die Piloten der Air Berlin Switzerland und eine erhebliche Anzahl Neuzugänge sukzessive für die Mitgliedschaft gewonnen. Mittlerweile zählen wir 99 Mitglieder (davon sieben Passive). Gemessen an der Zahl der aktiven Mitglieder erreichen wir aktuell einen Organisationsgrad von 96 Prozent.

Der Vereinsvorstand besteht derzeit aus sechs Mitgliedern. Diese repräsentieren eine ideale Mischung aus Kapitänen und First Officers. Auch kommen diese von der Belair, der Air Berlin Switzerland und von den Neuzugängen und sind sowohl in Zürich wie auch in Basel stationiert.

Die Autoren dieses Beitrags sind Mitglieder des Vorstands. Vizepräsident Markus Trachsler ist Kapitän, kam bereits als First Officer von der Swissair zur Belair und stammt somit aus der ursprünglichen Besetzung der Belair. Präsident Arne von Schneidmesser ist First Officer und erst Anfang 2010 nach der Zusammenführung in den Dienst der Belair getreten.

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News...

Farnair Europe hat bei Aeronautical Engineers Inc. in Miami vier **Boeing 737-400SF** Frachter bestellt sowie Optionen für vier weitere Maschinen platziert. Mit ihren ersten Jets will die Farnair Gruppe einem Kundenbedürfnis nach grösseren Flugzeugtypen nachkommen. Begonnen hatte die Airline mit Flugzeugen des Musters Fokker 27. Aktuell betreibt sie die Typen ATR42, ATR72 und Beech 1900. Ersten Angaben zufolge sollen die B-737 aber nicht auf den Farnair Flügen ab der Schweiz zum Einsatz kommen, sondern von europäischen Stationen im Express-Frachtgeschäft eingesetzt werden.

Die Tessiner Fluglinie **Darwin** mausert sich im laufenden Jahr in fast schon beängstigendem Tempo zu einem europaweit tätigen Anbieter. Nachdem die Airline erfolgreich am Bieterverfahren für die Strecke Bolzano - Rom teilgenommen und in Zusammenarbeit mit CSA Flüge ab Prag aufgenommen hat, gab sie innerhalb weniger Wochen den Einstieg in die Märkte Leipzig/Halle und Cambridge bekannt. An beiden Orten soll jeweils eine Saab 2000 stationiert werden. Ab Leipzig wird die Airline mit insgesamt 24 wöchentlichen Flügen nach Amsterdam und Paris operieren. Ab Cambridge sind insgesamt 25 wöchentliche Frequenzen nach Amsterdam, Mailand, Paris und Genf geplant, die im Codeshare mit Alitalia angeboten werden sollen. Um mit der rasanten Lancierung neuer Standorte mitzuhalten, bemüht sich die Airline um weitere Saab 2000. Die Darwin Flotte zählt momentan neun ehemalige Crossair Maschinen dieses Musters.

Etwas überraschend hat das norwegische Reisebüro **Fly Nonstop** bekannt gegeben, dass man in der kommenden Wintersaison zweimal wöchentlich Ski-Charter ab Kristiansand nach **St. Gallen-Altenrhein** anbieten wolle. Als Flugtage sind Mittwoch und Samstag geplant. Die Flüge sollen am 28. Dezember aufgenommen werden. Da Fly Nonstop über keine eigene Betriebslizenz verfügt, wird die einzige Embraer 190 von der niederländischen Denim Air betrieben. Zuvor hatte die norwegische Luftfahrtbehörde dem Reisebüro untersagt, am Markt als «Fluggesellschaft» aufzutreten.

World News...

Germany has purchased two **Northrop Grumman** anti-missile systems for 26 million US dollars for its two «Luftwaffe» Airbus 319 VIP aircraft. The

twinjets were built in 2009 specifically for the German government. The purchase was made by the US Air Force on behalf of Germany, which is common practice with foreign military sales. The large aircraft infrared counter-measures equipment modifications will be made at Rolling Meadows, Illinois, to be finished by 2016. As Germany is an active NATO partner with troops deployed in Afghanistan its VIPs are facing new threats.

Airbus looks into additional assembly capacity for the **A350** following increased interest for the A350-1000, the largest member of the family. A conversion of a Qatar Airways order and agreements with Cathay Pacific and Air Lease during the last year caused the «-1000» series to emerge from a period of sleep. British Airways has also tentatively selected the «-1000» to help replace its Boeing 747-400 fleet. Measuring 74,3 metres from nose to tail, the A350-1000 is the longest fuselage version of Airbus' all new family of widebody jetliners. In a typical three-class configuration, the A350-1000 seats a total of 350 passengers. Combined with a range of approximately 8400 nautical miles, this creates a significant advantage for operators in terms of revenue. The aircraft can also be configured for a higher density layout to accommodate up to 440 passengers. Over 70 percent of the A350 XWBs airframe are made of advanced materials combining composites, titanium and advanced aluminium alloys. While EADS has not yet indicated how Airbus might increase assembly capacity, Boeing has already established a second US-based line for the Boeing 787 at its factory in Charleston, South Carolina.

ICAO and **IATA** have published their **annual safety reports** for 2012 with an accident rate that is 33 percent less compared to the previous year. The joint ICAO/IATA 2012 rate was at 2.4 accidents per million flights for all commercial aircraft types above 5700 kg. The figure is derived from safety-related events involving substantial aircraft damage or serious injury and decreased from 3.6 accidents per million flights from the time it was developed and published in 2011.

Air crews visiting **Bologna Airport** in May faced an unusual surprise when the regular «Follow-me» vehicle was replaced by a **Lamborghini LP700-4 Aventador** supercar. The arrangement formed part of the 50th anniversary of the Italian manufacturer Automobili Lamborghini, which is based in nearby Sant'Agata Bolognese. The car being powered by a 700 hp V12 engine, received several modifications for its use at Bologna Airport, including a high visibility red and white checkerboard paint scheme, rooftop bar signs and flashing lights.

Embraer is still considering a stretched version of its second-generation E-Jet, once re-engining of its regional jet family will be completed towards the end of the decade. However, the Brazilian airframer will limit the size of any stretched version to less than 140 seats in order to avoid competing directly with the Airbus A320neo or the Boeing 737MAX families. The current Embraer E195 seats about 106 passengers in a standard two-class configuration. A future turboprop may also be on the table but Embraer is likely to wait for new technology and engines to become available before it considers developing a completely new aircraft.

Sir Richard Branson, Chairman of the Virgin Group had his legs shaved and was given a flight attendant uniform. Two years ago, when he was the main sponsor of the Virgin Racing Formula One team, he bet Tony Fernandes, head of the low cost carrier **Air Asia** and the Lotus F1 team, that his team would gain more points in the constructors' championship. The forfeit was to dress up in a flight attendants uniform of the rival carrier and serve food and drinks on a flight. Apparently, Branson wasn't very good at his new role, «accidentally» spilling the contents of his tray into the rival CEO's lap.

Crash News...

Failure by an **Ilyushin 76** crew to extend the flaps before take-off caused the Sudanese heavy freighter to stall and crash as it departed Khartoum, having barely gained any height. All four crew members were killed in the accident. The flight engineer, who is responsible for flap extension during take-off preparations, was found to have alcohol in his blood. The aircraft struggled to climb, reaching a height of just seven metres before drag from the retracting landing gear slowed the airspeed to 165 knots which caused the jet to stall. The flight heading for Juba, South Sudan was operated by **Ababeel Aviation**. It was the last flight for the crew before returning home to Russia and Ukraine. The previous night some crew members had celebrated with alcohol. Cockpit voice recordings indicated that the crew did not use any checklist during engine start procedure, taxiing or prior take-off. Analysis of the weight data revealed that the actual take-off weight was four tons higher than the one calculated on the loadsheet. After engine start the pilot realised he would have to manoeuvre the large aircraft out of a tight parking area. Instead of seeking pushback assistance, he reversed the engines and the aircraft moved backwards «shaking vigorously». Flight recorder data shows that the flaps had not been deployed when the jet began its take-off roll. The inquiry says that an unwritten procedure sometimes followed

by crews involves starting the roll with flaps retracted, and extending them in stages at certain speeds, until reaching the required setting.

Short News...

Lufthansa hat ebenfalls richtig zugeschlagen und es den ganzen Billigairlines nachgemacht. Auf einen Schlag wurden 100 Flugzeuge der A320-Familie bestellt. Dabei handelt es sich um 30 A320ceo mit Sharklets sowie um je 35 A320neo und A321neo. Diese sind aber nicht nur für Lufthansa selbst, sondern auch für andere Airlines der Gruppe vorgesehen. Ausserdem wurden zwei zusätzliche A380 in Auftrag gegeben (total 19). Mit insgesamt 532 Airbussen ist die Lufthansa somit der grösste Airline Kunde des europäischen Herstellers.

Wenige Tage später gab **Turkish Airlines** eine Order über 117 Flugzeuge der A320-Familie zur Lieferung zwischen 2015 und 2020 bekannt. In der Türkei ist man seit den letzten Boom-Jahren sehr optimistisch, und der angekündigte neue Riesen-Airport in Istanbul muss gefüllt werden. Es geht um 82 Festbestellungen (25 A321, vier A320neo, 53 A321neo) sowie um 35 Optionen (A321neo). Zudem orderte Turkish auch noch 70 zusätzliche Boeing B737 (plus 25 Optionen). Dabei handelt es sich um 20 B-737-800, 40 (+25) B-737MAX-8 und um zehn B-737MAX-9.

Die Lufthansa und Turkish Orders wurden allerdings kurz danach von einer Bestellung der **Lion Air** aus Indonesien über gleich 234 Airbusse in den Schatten gestellt. Es geht um 60 A320ceo, 109 A320neo sowie um 65 A321neo. Erst kürzlich hatte Lion Air 230 zusätzliche B737/NG/MAX bestellt.

British Airways schloss einen Vorvertrag über 18 Airbus 350XWB-1000 (plus 18 Optionen) ab. Daneben bestellte BA weitere 18 Boeing 787-9 (total 42 Dreamliner). Die A350 ersetzen nach Angaben von British Airways zusammen mit den B787 insgesamt 30 B-747-400. Die Muttergesellschaft IAG hat ausserdem bereits Lieferpositionen für Iberia über weitere A350 und B-787 reserviert. Zu einer Bestellung kommt es allerdings erst, wenn Iberia ihr Reorganisationsprogramm erfolgreich abgeschlossen hat.

Porter Airlines aus Toronto schloss einen Vorvertrag über zwölf Bombardier CS100 (plus 18 Optionen) ab. Sie sollen ab dem Toronto City Centre Airport zum Einsatz kommen, der momentan aber nicht für Jets zugelassen ist.

Brussels Airlines beschaffte als dritten A330-200 diejenige Maschine, die nach der Air Australia / Strategic Pleite vor etwa einem Jahr in Zürich abgestellt worden war. Das Flugzeug war seinerzeit werksneu an Sabena geliefert worden und flog später auch bei Lufthansa, sowie bei Swiss. Brussels betreibt daneben ebenfalls fünf A330-300. ●

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 60 Jahren

Um den neuen Anforderungen in der Pilotenausbildung gerecht zu werden, befasste sich Pilatus ab 1952 mit der Entwicklung eines neuen Trainingsflugzeugs. Das Resultat war der P3. Bereits am 3. September 1953 konnte Testpilot Georg Gisler den Erstflug des Prototyps P3-01 HB-HON durchführen. Das zweisitzige Schul- und Trainingsflugzeug P3 ist ein freitragender Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Der P3 wurde für die Schweizer Luftwaffe in Serie hergestellt und war das erste Pilatus Flugzeug, das exportiert wurde. Die im Jahr 1958 in 60 Exemplaren beschafften Schul- und Trainingsflugzeuge Pilatus P3 wurden in ihrer Hauptaufgabe (Piloten-Grundausbildung) bereits 1983 durch die neuen Turbotrainer Pilatus PC-7 abgelöst. Während der 36-jährigen Verwendungsdauer wurden drei P3 Maschinen bei Unfällen zerstört. Weitere 35 dieser unbewaffneten Propellerflugzeuge wurden in den Jahren 1991 und 1992 öffentlich versteigert und der zivilen Verwendung zugeführt. Die restlichen 22 noch verbliebenen P3 wurden nun aus Spargründen ebenfalls stillgelegt und ab dem 22. April 1995 vom Bundesamt für Militärflugplätze in Dübendorf zur Versteigerung gebracht.

... vor 50 Jahren

Am Morgen des 4. Septembers 1963 lag über dem Flughafen von Zürich dicker Nebel. Die Pistensicht (RVR) auf der Piste 34, die für den Start vorgesehen war, wurde mit 180 Metern angegeben. Die verlangte Mindestsichtweite für den Start der Caravelle betrug aber 400 Meter. Um 7.04 Uhr Lokalzeit erhielt das Flugzeug, eine Sud Aviation SE-210 Caravelle III mit der Immatrikulation HB-ICV, die Rollerlaubnis. Um 7.05 Uhr meldete die Crew, dass sie einmal über die Piste und wieder zurück rollen werde, um die Sicht zu rekonoszieren und gleichzeitig den Nebel wegzublasen. Dies geschah mit erhöhter Triebwerksleistung und unter vermehrter Anwendung der Radbremsen. Dabei kam es zu einer Überlastung der Hydraulik. Der Start erfolgte um 7.13 Uhr. Nach sieben Minuten erreichte die Caravelle eine Höhe von 2700 Metern, worauf sie wieder an Höhe zu verlieren begann und in eine leichte

Linkskurve ging. Der Höhenverlust beschleunigte sich zunehmend. Um 7.21 Uhr wurde noch ein Notruf des Piloten empfangen. Um 7.22 Uhr stürzte das Flugzeug in steilem Bahnneigungsflug und mit sehr hoher Geschwindigkeit am Ortsrand von Dürrenäsch in einen Acker. Alle 74 Passagiere und sechs Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Obwohl am Absturzort einige Häuser schwer beschädigt wurden, kam von den Bewohnern niemand zu Schaden. Eine ganz besondere Bedeutung erhielt dieser Unfall durch den Umstand, dass 43 Passagiere aus dem Bauerndorf Humlikon kamen. Sie wollten eine landwirtschaftliche Versuchsanstalt in der Nähe von Genf besuchen, und für die meisten dieser Passagiere war es der erste Flug überhaupt. Humlikon hatte damals 217 Einwohner, es verlor also auf einen Schlag einen Fünftel seiner Einwohner. Als Unfallursache wurde ein totaler Steuerverlust durch Ausfall aller Hydrauliksysteme festgestellt.

... vor 40 Jahren

Air Canada Flug 143, eine Boeing 767-200 mit 61 Passagieren und acht Besatzungsmitgliedern an Bord, ging am 23. Juli 1983 mitten im Flug der Treibstoff aus. Die neu erstandene B-767 war als erste Maschine mit Treibstoffanzeigen in Kilogramm ausgerüstet. Die Besatzung war aber gewohnt in Pfund zu tanken. An diesem verhängnisvollen Tag waren sämtliche Treibstoffanzeigen defekt. Beide Piloten, die Betankungsmannschaft und die Flugplanungsstelle berechneten die benötigte Treibstoffmenge. Dabei machten alle den gleichen Umrechnungsfehler. Der Crew gelang eine Notlandung auf dem Flughafen in Gimli, obwohl damals auf der Piste 32L eine Motorsportveranstaltung stattfand. In der Presse erhielt dieses Flugzeug, das nach einem letzten Flug mit den Beteiligten von damals am 24. Januar 2008 auf dem Mojave-Airport in Kalifornien ausser Dienst gestellt wurde, den Spitznamen «Gimli Glider».

... vor 20 Jahren

Am 14. September 1993 startete in Frankfurt ein Airbus 320 der Deutschen Lufthansa mit der Flugnummer LH 2904 zu einem ganz normalen Linienflug in Richtung Warschau. Bis Warschau verlief der Flug ohne Zwischenfälle. Als die Maschine im Luftraum über Warschau eintraf, war es kurz vor halb vier Uhr nachmittags. Das Wetter war schlecht, es herrschte ein leichter Sturm und der Himmel hing voller Gewitterwolken. Trotzdem schien es für eine sichere Landung noch gut genug. Deshalb brachte der Kapitän das Flugzeug zur Landung und setzte es routinemässig auf der Landezone auf. Als er

allerdings die Geschwindigkeit drosseln wollte, funktionierten die Bremssysteme nicht wie gewünscht. Erst nach 13 Sekunden Bodenkontakt entfalteten sie ihre volle Bremsleistung – zu spät, um den Airbus noch rechtzeitig zu stoppen. Der Airliner raste über die Landebahn hinaus und wurde erst von einem Erdwall hart gebremst. Aus einem beschädigten Flügel lief Kerosin aus und entzündete sich nach kurzer Zeit. Das Flugzeug stand in Flammen. Nur dem schnellen Handeln der Flugzeugcrew war es zu verdanken, dass bis auf den First Officer und einen Passagier alle weiteren 68 Insassen das Unglück überlebten.

... vor 10 Jahren

TAM 5 (Trans-Atlantik-Modell) – «The Spirit of Butts Farm» genannt – war ein ferngesteuertes Modellflugzeug mit Autopilotfunktion der TAM-Serie von Maynard L. Hill (USA) und seinem Team Barrett J. Foster und David G. Brown. Die Maschine startete am 9. August 2003 um sechs Uhr von Cape Spear nahe St. John's, Neufundland, Kanada. Nach einem anfänglich unruhigen Flug bei Rückenwind und mit Fluggeschwindigkeiten bis zu 88 Kilometern pro Stunde (48 Knoten) stabilisierte sich das Modell, wie die mittels Satellit übertragenen Daten zeigten, auf die geplante Geschwindigkeit von 69 Kilometern pro Stunde (37 Knoten) über Grund. Das Flugmodell erreichte nach 3030 Kilometern und 38,5 Flugstunden Mannin Beach nahe Clifden in Irland. Dave Brown übernahm die Kontrolle des Modells vom Boden aus und landete es um 14.08 Uhr Ortszeit unter dem Beifall zahlreicher Zuschauer nur wenige Meter neben dem ausgelegten Landekreuz. Das Hightech-Modell wurde während mehr als 99 Prozent der Flugzeit durch einen Autopiloten gesteuert. Nach der Landung waren noch 55 Kubikzentimeter Kraftstoff im Tank. ●

Shooter's Corner

Zeit als Gestaltungsmittel

Die Zeit spielt eine grosse Rolle in der Fotografie. Natürlich ist insbesondere der Moment der Aufnahme entscheidend. Ebenso wichtig ist aber auch die Dauer der Belichtung, deren Wahl man am besten nicht der Kameraautomatik überlässt.

Text: Dominique Wirz

Die Belichtungszeit gibt dem Fotografen nämlich die Kontrolle darüber, wie Zeit und Bewegung im Bild erscheinen. Schnelle Zeiten und Blitzgeräte können einzigartige Bilder ermöglichen, die die Zeit still stehen lassen. So ist es heute möglich sogar eine Gewehrkugel zu sehen, die einen Apfel durchdringt. Langsame Belichtungszeiten oder gar Langzeitbelichtungen können die Bewegung eines Motivs zeigen, indem sie das Motiv verwischen oder mit der Technik des «Mitziehens» den Hintergrund verwischen. Es lohnt sich also, einmal bewusst auf die Belichtungszeit zu achten.

Der entscheidende Moment

Gerade bei bewegten Objekten gibt es meist einen kurzen Moment, der die Bewegung optimal darstellt. Bei rhythmischen Bewegungsabläufen oder auch Gesten von Personen sollten Sie erst dann auslösen, wenn sich die Bewegung auf dem «toten Punkt» befindet, also bevor sie in die andere Richtung umschlägt. Ein Beispiel dafür sind ein Pendel oder eine Schaukel, die sich im höchsten Punkt befindet. Dazu ist eine kurze Belichtungszeit erforderlich. Wie kurz sie sein muss, hängt davon ab, wie schnell und gross das Objekt ist, und wie gross der Winkel zur Aufnahmeachse ist. Je seitlicher, desto kürzer muss auch die Verschlusszeit sein.

Personen interagieren durch Ihre Blick- und Bewegungsrichtungen in einer Szene mit anderen Bildelementen im Bild. Wenn beispielsweise ein Kind zur Puppe im Schaufenster hinauf schaut, ist die Wirkung anders, als wenn es einfach daran vorbei geht. Es sind meist solch subtile Momente, die das gewisse Etwas an einem Bild ausmachen. Oft lassen sich solche Momente gar nicht planen, sondern fallen erst im Nachhinein bei der Bildauswahl auf. Erfahrene Fotografen entwickeln mit der Zeit ein Gespür für solche Momente und können sie in einem bestimmten Mass im Voraus erahnen. Zumindest sind sie bereit, wenn sich ein solcher Moment ergeben würde. Ein weiteres

Rezept: Gut beobachten, viel fotografieren und ab und zu den Serienbild-Modus einschalten. Das erhöht die Erfolgsquote schnell!

Bewegungsunschärfe

Wählen wir eine längere Belichtungszeit für ein bewegtes Objekt, so entstehen eine Unschärfe und ein Wischeffekt, die der Betrachter als natürliche Bewegung interpretiert. Wichtig dabei ist, dass die Kamera absolut statisch ist und sich der Hintergrund nicht bewegt und somit scharf erscheint. Durch die Verknüpfung von statischen und dynamischen Bildelementen entstehen reizvolle Gegensätze. Nehmen wir als Beispiel das Menschengewimmel auf einem Platz (Bahnhof, Markt): Setzen Sie die Kamera auf ein Stativ und wählen Sie eine lange Belichtungszeit. So werden die Menschen verwischt und die Umgebung scharf wiedergegeben. Der Verschluss muss dabei so lange offen bleiben, dass das bewegte Motiv in dieser Zeit seine Position im Bildausschnitt deutlich ändert, also quasi eine gewisse Strecke auf dem Chip zurücklegt. Sie sollten jedoch darauf achten, dass das bewegte Motiv noch zu erkennen ist. Am besten testen Sie verschiedene Belichtungszeiten für den gewünschten Effekt aus. Bei Fließgewässern führt eine Zeit von 1/15 oder 1/8 Sekunde in der Regel noch zu Bildern, die dem, was wir sehen, einigermaßen nahe kommt. Längere Belichtungszeiten lassen das Wasser sehr stark verwischen, was fast märchenhaft wirkt. Kürzere Zeiten frieren das Wasser bald unnatürlich ein.

Besonders spannend ist die Bewegungsunschärfe immer dann, wenn ein Teil des Motivs noch scharf abgebildet wird, während die sich schneller bewegend Teile verwischen. Der Läufer, dessen Beine unter ihm wirbeln, das Modell, dessen Haarspitzen im Wind wehen oder der Ventilator, dessen Rotorblätter sich drehen, sind gute Beispiele für bewegte Teilmotive.

Verwackeln

Verwackelte Bilder kommen sehr schnell und meist unerwünscht zustande, weil zum Beispiel die Belichtungszeit nicht kurz genug ist, um die Bewegungen der in der Hand gehaltenen Kamera einzufrieren. Verwackelte Bilder werden vom Betrachter schnell als ein Fehler des Fotografen interpretiert. Als gewollte und – nur manchmal – gelungene Aufnahme werden nur Aufnahmen akzeptiert, bei denen dieser Effekt sehr deutlich und auch nur in einer Richtung eingesetzt wird. Entweder symbolisieren diese Bilder genau die gehetzte, subjektive Sichtweise eines Fotografen im Lauf, oder die Bilder leben vorwiegend von einem Wischeffekt und erhalten eine abstrakte Wir-

kung. Dieselbe abstrakte Wirkung erreichen Sie beispielsweise auch, wenn Sie während der Aufnahme am Zoomring drehen und somit einen «Zoomeffekt» erzeugen.

Mitziehen

Indem Sie die Bewegungsrichtung Ihres Motivs mit der Kamera verfolgen, während Sie auslösen, erhalten Sie einen Mitzieheffekt, der die Geschwindigkeit und Bewegung des Motivs unterstreicht. Sie erhalten ein mehr oder weniger scharfes Motiv vor einem streifenförmig verwischten Hintergrund. Je exakter Sie die Bewegung verfolgen, desto mehr Details wird das bewegte Motiv zeigen. Damit dieser Effekt besonders attraktiv und eindrucksvoll zu Geltung kommt, sollten Sie die Verschlusszeit nicht zu kurz wählen. Bei Zeiten zwischen $1/8$ und $1/30$ Sekunde ergeben sich im Hintergrund lange Querstreifen, die bis zur Unkenntlichkeit verschwimmen können. Solche Bilder funktionieren allerdings nur, wenn sich das Motiv parallel zum Fotografen bewegt, das heisst, der Abstand bleibt während der Aufnahme gleich. Wichtig ist, dass Sie die Bewegung Ihres Oberkörpers schon vor dem Auslösen beginnen, im Moment des Auslösens gleichförmig weiterführen und erst nach Abschluss der Aufnahme aufhören. So stellen Sie sicher, dass Start und Stopp der Bewegung nicht zu einem unerwünschten Schlenker führen. Aus dem gleichen Grund dürfen Sie auch die Füße nicht bewegen. Das Ziel ist, dass sich das Objekt immer an der gleichen Stelle des Suchers und letztlich des Sensors befindet. Eine grosse Hilfe sind dabei auch moderne Objektive mit Anti-Schüttel-Mechanismus. Wenn die Bewegung vorhersehbar und völlig horizontal abläuft, bietet sich der Einsatz eines Stativs an. Dadurch werden Bewegungen nach oben und unten vollständig ausgeschlossen. Viel Erfolg beim Ausprobieren! ●